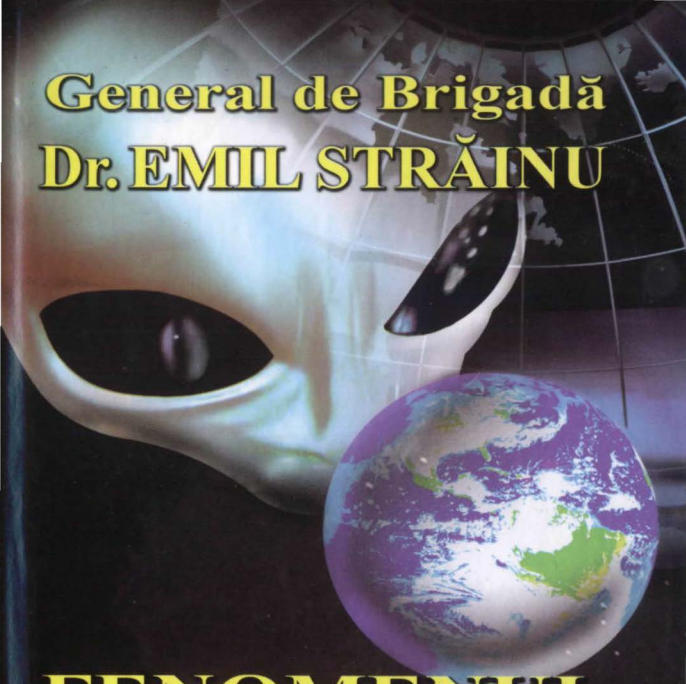
General de Brigadă
Dr. EMIL STRĂINU



FENOMENUL OZN ȘI SERVICIILE SECRETE

Cea mai populară teorie spune că OZN-urile sunt nave interplanetare, ale căror echipaje aparţin unor rase inteligente extraterestre, cu toate că, în multe cazuri de întâlniri apropiate, descrierile martorilor converg spre ipoteza potrivit căreia cel puţin unele echipaje ar fi constituite din clone extraterestre sau roboţi biologici. Dacă aşa se prezintă situaţia, atunci întrebarea noastră este firească: ce caută ei aici?

Răspunsul, unul din numeroasele posibile, ni-l dă acelaşi Stanton Friedman:

„Ei nu sunt interesaţi să se stabilească pe Pământ, sunt doar îngrijoraţi de ceea ce vom face atunci când vom ieşi în spaţiu. Ei ştiu că este numai o chestiune de timp – în jur de 100 de ani, ceea ce nu înseamnă nimic în termeni galactici – până când vom trimite în spaţiu navele noastre şi vom încerca să devenim parte a unei Federaţii Galactice. Înainte de a se întâmpla acest lucru, ei doresc să se asigure că ştiu absolut totul despre noi."

Al doilea răspuns ni-l dă autorul, singurul român care a fost la Roswell, New Mexico şi în Zona 51.

Editorul

SOLARIS PRINT

DEDICAȚIE:

Această carte se dedică tatălui meu, **STRĂINU ILIE,** ofițer din Arma Radiolocație, care a activat în Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului în perioada 1950 - 1990.

CUVÎNT ÎNAINTE

De la naşterea „oficială" a fenomenului OZN în Statele Unite la 24 iunie 1947 şi pînă astăzi specialişti , mass-media, şi o dată cu apariţia Internetului, multimedia, publicul larg, s-au ocupat intens de analizarea manifestărilor de tip ufologic.

Deşi pînă în prezent s-au lansat o întreagă gamă de teorii în acest domeniu, nu avem încă nici un răspuns ştiinţific cert care să explice în totalitate complexitatea acestui tip de manifestare.

Avem acum în faţă o lucrare a unui cercetător OZN care prezintă fenomenul ufologic din unghiul de vedere al unui militar de carieră, specialist în radiolocaţie (radar) , care a lucrat în Apărarea Antiaeriană a Teritoriului României.

Pe lîngă activitatea efectivă desfăşurată pe tehnica de radiolocaţie (radare) a lucrat şi în punctele de comandă ale unităţilor de radiolocaţie, pînă la nivelul Punctului de Comandă Principal al Comandamentului Apărării Antiaeriene a Teritoriului, într-o perioadă cînd acesta era integrat Sistemului Unic de Apărare Antiaeriană şi Anticosmică al Tratatului de la Varşovia, unde a îndeplinit printre altele şi funcţia de *Ofiţer cu interpretarea situaţiei aeriene şi controlul regimului de zbor* , fapt care i-a permis să fie la curent cu tot ce se petrecea în spaţiul aerian la aceea vreme.

În literatura ufologică românească în afară de ***Gl.bg.dr. Emil Străinu**** , singurii militari care s-au mai aventurat să scrie despre domeniul OZN au fost: colonelul inginer de aviaţie *Zarioiu Gheorghe (în lucrarea Aviaţia Modernă)* şi *pilotul Doru Davidovic (în lucrarea Lumi Galactice).*

---

* Date biografice ale Gl.bg. dr. Emil STRĂINU în Hübners Who is Who, 2007.

Participant la numeroase manifestări științifice ufologice (congrese, conferințe) în diverse țări ale lumii autorul acestui volum s-a deplasat și la Roswell ca invitat la sărbătorea tipic americană prilejuită de cea de-a 60-a aniversare a ipoteticului incident de prăbușire OZN din deșertul New Mexico din 24 iunie 1947.

Manifestările au fost organizate de *Muzeul OZN* și de *Centrul de Studii și Cercetări Ufologice* de la Roswell, instituții unice de acest fel în întreaga lume .

Pe lîngă o prestigioasă activitate științifică și publicistică în domeniul ufologiei autorul prezentei cărți este unul dintre puținii oameni care au pătruns în Area 51, sau altfel spus Zona 51, unul din cele mai păzite, celebre și enigmatice locuri de pe Terra.

Recentelor dezvăluiri referitoare la fenomenul OZN, făcute în Franța (vezi Raportul Cometa) și în Marea Britanie de Ministerul Apărării, adăugate poziției cel puțin insolite și neașteptate a Vaticanului față de posibilitatea existenței vieții extratereste inteligente în Univers li se adaugă și prezenta lucrare care prin conținutul său ne îndeamnă la o adîncă și fină meditație, care să ne pregătească pentru marele contact cu *semenii noștrii spațiali întru rațiune....*

Prof. Univ. Dr. **Emil STAN**

Motto

Două lucruri le-am crezut infinite.
Universul și prostia omenească.
Dacă de primul m-am mai îndoit uneori,
de cel de- al doilea m-am convins iremediabil.

Albert Einstein

ARGUMENT

Începând cu mijlocul verii anului 1989, numărul rapoartelor radar ce semnalau OZN-uri deasupra teritoriului României s-au înmulțit considerabil, la acestea adăugându-se tot mai des prezența unor puternice perturbații radio-electronice, pe frecvențe corespunzătoare undelor scurte și ultrascurte. Apogeul a fost atins în luna noiembrie, numărul semnalărilor fiind depășit doar de enigmaticele aparate zburătoare ce au survolat cerul țării noastre pe timpul evenimentelor sângeroase din decembrie '89.

Până la declanșarea Revoluției, când armata s-a confruntat din plin cu straniile obiecte zburătoare, asupra cărora s-a ripostat cu artilerie și rachete antiaeriene, foarte puțini au fost cei care au intuit că apariția gradată a acestor OZN-uri nu reprezenta altceva decât un test prin care se urmărea verificarea capacității de ripostă a apărării antiaeriene române.

Tot în acea perioadă, arealul țării noastre a fost supus sistematic unei intense agresiuni psihologice și psihotronice, ce-și propunea să aprindă scânteia care trebuia, în momentul cheie, să creeze haos, să dezbine și să dezorienteze masele. Ce a urmat știm cu toții.

Cu aproximativ un an înaintea dezbinării RSF Iugoslavia, spațiul aerian al acestei țări a fost scena unor stranii apariții OZN, ce au făcut luni în șir deliciul presei de senzație, la acestea adăugându-se și un adevărat val de proorociri, apariții

bizare şi semne cu caracter mistico-religios, care au fost de fiecare dată larg mediatizate.

În fosta URSS, tragicele evenimente din Nagorno-Karabah, Cecenia şi Georgia au fost prefaţate de ciudate apariţii celeste care, la vremea respectivă, nu şi-au găsit nici o explicaţie logică.

Şi dacă nu v-am convins încă, să ne reamintim că în seara zilei de 21 decembrie 1989, televiziunea bulgară, după ce a transmis secvenţele de la mitingul din Piaţa Palatului României, în care Nicolae Ceauşescu a vorbit pentru ultima oară în celebrul balcon, a difuzat o relatare despre apariţia unui imens OZN deasupra Dunării, în zona Giurgiu-Ruse. Emisiunea de ştiri s-a încheiat cu prezentarea fotografiilor acestui obiect!

Agentul sovietic Lev Termene, bun prieten cu părintele programului spaţial rusesc, Koroliov a declarat, după fuga sa în Occident, că printre motivele ce l-au determinat să părăsească serviciile secrete sovietice a fost şi acela că i se cerea să fabrice întâmplări cu OZN -uri şi... extratereştrii!!

CIA, prin operaţiuni binecunoscute astăzi, cum ar fi Mogul, *Skyhook* şi *Bumerang*, cea din urmă mai populară sub numele de *MOBY-DICK* a camuflat sub mantia fenomenului OZN acţiuni de cercetare strategică, dezinformare şi intoxicare informaţională, folosind din plin în acest sens toate mass-media.

De fiecare dată succesul a fost neaşteptat de mare. Explicaţiile sunt multiple, şi vă lăsăm plăcerea să le analizaţi în detaliu în paginile acestei cărţi.

Proiecte ultrasecrete la vremea lor, precum realizarea avioanelor şi navelor maritime invizibile pentru radar, folosind tehnologia Stealth, Iniţiativa de Apărare Strategică S.D.I., cunoscută sub numele de „Războiul Stelelor",

controversatul Proiect Aurora, programele de cucerire a spaţiului cosmic, de explorare a Lunii sau a Sistemului Solar, la care s-au adăugat experimente stranii gen Philadelphia,Montauk, Ummo sau proiecte bizare de tipul Alternativa III au folosit ca paravan, în decursul timpului, fenomenul OZN şi ipoteticele întâlniri cu extratereştri.

Problema nu e nouă, contestatul autor Jan Van Helsing prezentându-ne, în seria de cărţi ce descriu Societăţile Secrete şi Operaţiunea Aldebaran, mult controversatele farfurii zburătoare realizate de savanţii nazişti* (şi nu numai) în urma contactului cu o evoluată civilizaţie extraterestră, ascund, de fapt, acţiuni oculte de transfer de tehnologie de la naziști spre Occident şi URSS, având ca scop obţinerea pe orice căi a supremaţiei în domeniul tehnico-ştiinţific.

Nancy E. Anders, agent Secret Service SUA, a fost întrebat care este explicaţia mediatizării cuplului prezidenţial american în ipostaza de sprijinitori ai curentului ozenistic, acest lucru fiind legat şi de numeroasele informaţii potrivit cărora, în prezent, familia Clinton ar fi adoptat un „copil extraterestru", prezentat în numeroase fotografii în presa americană şi internaţională.

Răspunsul a fost foarte simplu, explicînd că totul este o poveste şi că nu trebuie uitat că în SUA sunt câteva zeci de milioane de adepţi ai OZN-urilor, iar acest capitol electoral nu este deloc de neglijat... *Qoud erat demonstrandum....*

Revenind la problema iniţială, nu putem să nu ne întrebăm de ce s-au amplificat în ultimul timp semnalările OZN, în special într-o anume zonă a ţării noastre. Dacă legăm aceasta şi de un anumit climat internaţional, care de ceva vreme se străduieşte să aducă în atenţie zona cu pricina, unele lucruri încep să se clarifice.

---

* Vezi „Dosarul secrete al farfuriei zburătoare inventate de Henri Coandă" în OZN Anchetatorii au viaţă scurtă, Ed .Triumf , 2008

Mai adăugăm faptul că în prezent suntem striviți de o avalanșă de fenomene așa-zis paranormale, unele mai incredibile decât altele, nemaipunând la socoteală premonițiile și semnele, mai mult sau mai puțin cerești, ce l-au zăpăcit pe bietul om de rând stăpânit de frica de Dumnezeu.

Cum multe și necunoscute sunt căile Domnului, să ne reamintim că unul dintre revoluționarii cheie din decembrie 1989 Gelu Voican Voiculescu suspectat de apartenență la societăți oculte, arăta că printre factorii favorizanți ai victoriei de atunci asupra dictaturii comuniste, a fost și manifestarea unei *componente supranaturale* ce a născut celebra chemare: *„Vom muri, dar vom fi liberi!"*

Încă de la sfârșitul deceniului șapte, în opinia multor specialiști, atât militari, cât și civili, s-a conturat concluzia că fenomenul OZN este folosit de marile puteri ca armă strategică pentru menținerea sau obținerea unor avantaje geopolitice. Într-o serie de articole, urmate de o carte de succes, colonelul Stepan Korda*, din fosta armată iugoslavă, a arătat că în spatele ignoranței milioanelor de fani OZN, cercuri militare și politice interesante au dezvoltat una din cele mai de temut arme strategice.

Fără a diminua cu nimic interesul pentru studiul fenomenului OZN, trebuie spus că atât în perioada războiului rece, cât și în prezent, mase mari de oameni au fost și sunt manipulate de servicii secrete și organizații oculte, prin intermediul ufologiei**, pentru atingerea unor scopuri politico-militare strategice în diferite regiuni ale lumii și ascunderea unor activități terestre sau extraterestre de ochiul public.

---

* Pentru amănunte vezi: Războiul radioelectronic, România Decembrie 1989; Kosovo Iugoslavia 1999, Editura Z 2000, București, 2000

** Pe larg în Războiul Magicienilor, Emil Străinu, Editura Gamian, București, 1993

CE ESTE UN OZN?

De-a lungul timpului, mii de locuitori ai acestei planete au relatat despre apariția pe cer a unor obiecte ciudate, având diferite forme și dimensiuni, care executau manevre inexplicabile, stranii, mult în afara puterii de înțelegere a martorilor. Un număr impresionant de martori ai unor astfel de întâmplări au pretins că au avut intâlniri cu membrii unor echipaje ale acestor nave; unii au suferit vătămări corporale grave, în fața cărora medicina tradițională s-a recunoscut învinsă; alții chiar au decedat; alții, însă, s-au vindecat chiar de boli foarte grave.

Astfel de manifestări inexplicabile au fost și sunt semnalate pe tot globul, în ciuda poziției oficiale a autorităților de minimalizare sau chiar de negare a unor astfel de evenimente, sau a atitudinii de respingere categorică din partea oamenilor de știință.

La 24 iunie 1947, Kenneth Arnold, un om de afaceri din Boise, statul Idaho (SUA), a fost martorul apariției a nouă obiecte luminoase, în formă de disc, ce evoluau într-o manieră aparte, pe care el avea să o descrie ca asemănătoare „unei farfurii care alunecă pe apă". Gazetarii au transformat această comparație a dinamicii discurilor zburătoare, în descrierea lor, drept „farfurii zburătoare", cuvânt care a intrat în dicționarele din lumea întreagă.

Câțiva ani mai târziu, căpitanul USAF, Edward Ruppelt unul dintre conducătorii proiectului *Blue Book*, va folosi pentru prima dată expresia „obiecte zburătoare neidentificate".

Aşadar, ce este un OZN?

O definiţie simplă ar fi: *Un OZN este acel stimul care generează un raport OZN* – definiţie dată de savantul american J.Allen Hynek, în anii şaptezeci, perfect valabilă şi astăzi.

De-a lungul ultimilor 50 de ani, au existat foarte multe încercări de a găsi o definiţie completă acestui termen. Bunăoară, în 1969, Comitetul Condon îl consideră ca fiind „stimulul unui raport făcut de o persoană sau mai multe, în legătură cu un lucru văzut pe cer (sau un obiect capabil să zboare, dar este văzut la sol), pe care observatorul nu îl poate identifica drept având o origine naturală terestră şi căruia i se pare suficient de straniu încât să-l determine să înştiinţeze poliţia, oficialităţile, presa sau un reprezentant al unei organizaţii ce are ca obiect de activitate studierea acestor obiecte";

În 1972, regretatul savant Carl Sagan definea fenomenul OZN ca fiind un obiect celest sau aerian în mişcare, detectat vizual sau cu ajutorul instrumentelor (radar, teodolit etc.) a cărui natură nu este înţeleasă imediat; celebrul Allen J. Hynek îl consideră drept percepţia unui obiect sau a unei lumini pe cer sau sol, a cărei traiectorie aparentă, dinamică si comportare luminiscentă, per ansamblu, nu sugerează o explicaţie logică, convenţională, nu este eronat interpretată şi rămâne neidentificată după o scurtă trecere în revistă a tuturor dovezilor acceptate de acele persoane care sunt, tehnic, capabile să efectueze o identificare obişnuită, dacă aşa ceva este posibil.

În ciuda acestor încercări (lăudabile, de altfel) de a găsi un fir care să ducă la descifrarea enigmei OZN-uri, nici astăzi nu ştim mare lucru despre ele. Unele cazuri par să certifice faptul că ele sunt obiecte fizice. Alte întâmplări, însă, pot fi cu uşurinţă etichetate drept un fel de experiment sociologic; există cazuri care par să aibă componente mitologice sau chiar religioase,

altele pur psihologice sau psihotronice. Unele rapoarte OZN sunt hilare, total lipsite de importanță, în timp ce altele, mult mai numeroase, sunt înspăimântătoare prin încărcătura lor, atât pentru martor, cât și pentru întreaga omenire.

Cercetătorii OZN susțin că un procent de 70%-80% din observații sunt, de fapt, interpretări eronate ale unor fenomene naturale sau anomalii, capricii ale naturii, planete, avioane, alte aeronave, comete, meteoriți, baloane gigantice, formațiuni noroase în formă de farfurie, fulgere globulare sau stoluri de păsări. Dar cele 20-30 de procente rămase, care reprezintă un număr impresionant de observații, sunt relatări la care nimeni nu a putut găsi o explicație rațională, pe deplin lămuritoare.

Dat fiind numărul mare de greșeli de identificare, să fie aceste apariții insolite numai o plăsmuire a imaginației? Întrebat despre realitatea sau falsitatea fenomenului, Stanton Friedman, un reputat fizician atomist și unul dintre cei mai respectați investigatori ai fenomenului OZN, a răspuns: „Nu am văzut niciodată ceea ce eu personal, consider a fi o Farfurie Zburătoare, dar am discutat cu mii de persoane care pretind că le-au văzut. Mi-am petrecut 14 ani în industrie ca fizician atomist cercetând neutronii și razele gamma însă gândesc că acestea sunt reale. Nu am văzut niciodată Australia, dar ea există."

OZN-urile par a fi capabile să sfideze legile naturii, așa cum le înțelegem noi astăzi. Și poate acesta este motivul (sau cel puțin unul dintre ele) pentru care majoritatea oamenilor de știință neagă cu îndărătnicie existența unui astfel de fenomene, preferând siguranța unei lumi perfect raționale, pe deplin explicabile, în care nu mai este mare lucru de aflat.

De altfel, Heisenberg spunea că fizicianul se va strădui să rămână cât mai fidel tradiției teoretice de care aparține, în care nicicând de bunăvoie, ci doar de nevoie va întreprinde

modificări. În cazul de față, se pare că această „nevoie" o constituie însăși aterizarea unei nave spațiale de o proveniență necunoscută. Aceasta ar fi dovada iredutabilă că fenomenul OZN a fost și este tot timpul real și că, în ciuda rezultatelor nu prea încurajatoare de până acum, nu suntem singuri în Univers.

Aparițiile neidentificate pot fi împărțite în două categorii: OZN „grele" și OZN „ușoare". Acestea sunt luminoase, transparente sau translucide, își schimbă direcția, mărimea, forma, iar câteodată par a se dezmembra în obiecte mai mici, care pornesc fiecare în altă direcție. În repetate rânduri, privitorii acestor apariții au mărturisit: „Nu cred deloc că ceea ce am văzut a fost obiect metalic. Am sentimentul că era un obiect viu!"

Obiectele „ușoare" par să posede calitatea de a-și alege orice formă doresc, începând cu uriașele nave spațiale și sfârșind cu „omuleții verzi". Pe de altă pare, există dovezi suficiente și în privința existenței obiectelor „grele". S-a tras de mai multe ori în aceste apariții, dar gloanțele ricoșau, lăsând urme adânci pe pământ. Obiectele „grele" au un obicei straniu de a pierde bucăți de metal. Par să fie prost construite, fapt care, de cele mai multe ori, permite dezagregarea lor parțială.

Sute de oameni afirmă că au dat peste asemenea obiecte „grele" căzute la pământ, pe care piloții lor încercau să le repare. Această operație are loc într-un mod straniu: câteva lovituri de ciocan în pereții exteriori, după care pasagerii se suie în navă și pleacă.

Unii se întreabă dacă nu cumva aceste „accidente" sunt intenționate, având drept scop întărirea credinței în OZN ca fiind reale și mecanice. Se ridică, însă, o altă problemă: în timp ce multe descrieri ale obiectelor flexibile, luminoase, „ușoare", coincid întocmai, rar se găsesc două descrieri ale obiectelor „grele" care să se potrivească; iar varietatea tipurilor și descrierilor acestora este impresionant de mare. Mint oare toți acești oameni care le-au văzut?

Sau poate trebuie să credem că locuitorii altor planete confecţionează (luaţi termenul literar) sute de tipuri diferite de nave spaţiale, pentru a le trimite pe Pământ? Puţin credibil!

De unde ar putea veni? De unde vin? Aducem aici în discuţie izvoare mai vechi sau mai noi care povestesc exact lucrul pe care îl doresc (sau de care se tem cel mai mult) oamenii de ştiinţă şi autorităţile.

Cea mai populară teorie spune că OZN-urile sunt nave inerplanetare, ale căror echipaje aparţin unor rase inteligente extraterestre, cu toate că, în multe cazuri de întâlniri apropiate, descrierile martorilor converg spre ipoteza potrivit căreia cel puţin unele echipaje ar fi constituite din clone extraterestre sau roboţi biologici.

Dacă aşa se prezintă situaţia, atunci întrebarea noastră este, firesc, ce caută ei aici? Răspunsul, unul din numeroasele posibile, ni-l dă acelaşi Stanton Friedman: „Ei nu sunt interesaţi să se stabilească pe Pământ; sunt doar îngrijoraţi de ceea ce vom face atunci când vom ieşi în spaţiu. ...Ei ştiu că este numai o chestiune de timp în jur de 100 de ani, ceea ce nu înseamnă nimic în termeni galactici până când vom trimite în spaţiu navele noastre şi vom încerca să devenim parte a unei Federaţii Galactice. Înainte de a se întâmpla acest lucru, Ei doresc să se asigure că ştiu absolut totul despre noi."

Se mai susţine că OZN-urile ar veni chiar de pe... Pământ şi că ar fi „ maşini de călătorit în timp", cu ajutorul cărora urmaşii noştri ar întreprinde expediţii în trecut. Plecându-se de la teoria elaborată de Einstein, potrivit căreia două lumi pot coexista concomitent în două dimensiuni diferite, invizibile una faţă de cealaltă, s-a emis ipoteza că OZN-urile ar fi nişte maşini interdimensionale, cu ajutorul cărora „vecinii" noştri invizibili, mult mai avansaţi din punct de vedere tehnologic, ar întreprinde incursiuni în lumea noastră.

Alții susțin ipoteza conform căreia călători interplanetari s-au stabilit pe Pământ cu mult timp înainte, adoptând obiceiurile și limba țărilor unde au aterizat, iar OZN-urile ar fi vehiculele lor.

O altă explicație ar fi că OZN-urile ar avea originea în centrul Pământului. De-a lungul anilor, unii oameni de știință au argumentat că Pământul nu este solid, ci ar fi gol în interior. Platon vorbea despre „tunele aflate în interiorul Pământului", iar doctrina budistă vorbește despre o lume subterană numită Agartha, unde locuiesc milioane de persoane, într-un paradis subtropical condus de Regele Lumii, care transmite mesaje oamenilor aflați la suprafață cu ajutorul unor inițiați ce traversează pasaje secrete și ies afară în diferite puncte ale globului.

S-a mai sugerat că supraviețuitorii Atlantidei, sau chiar și piticii și zânele din folclor, ar trăi sub scoarța terestră și ar poseda o tehnologie mult mai avansată decât a noastră.

În ultimii ani, o nouă teorie ce se dorește lămuritoare în privința originii OZN-urilor a câștigat foarte mult teren. Bazată în special pe dezvăluirile unor foști agenți guvernamentali, ea susține că dacă nu toate, măcar o parte a OZN-urilor ar fi, în fapt, dispozitive sau aparate militare secrete. Ca argument se amintește faptul că atât de celebrele avioane F-117 Stealth*, devenite operaționale în timpul războiului din Golf, sunt responsabile pentru o serie de relatări OZN, mai ales că autoritățile militare americane susțineau că un asemenea aparat se află încă pe planșele de lucru chiar în momentele în care se efectuau zboruri de încercare.

* În 2007 în timpul călătoriei în Zona 51, am constatat în direct că doar câteva aparate de acest tip mai erau folosite, ele fiind definitiv retrase din serviciu în cursul trimestrului unu din 2008, în dotare mai rămânând doar bombardierele invizibile radar de tip Stealth „B 2 Spirit"

AFACEREA MAJESTIC-12

În urma celor petrecute la Roswell la începutul lunii iunie 1947 (mult mediatizata prăbușire a unui vehicul presupus extraterestru), guvernul american s-a văzut confruntat cu o situație limită. „Deținea" dovada clară că nu suntem singuri în Univers. Șocul acestei realități a fost imens. Întrebarea la care trebuia găsit răspuns era dacă să se facă publică această descoperire sau nu.

Pentru a înțelege mai bine poziția autorităților (fără a o justifica, însă), trebuie amintită poziția Statelor Unite în lume la acea vreme: era națiunea care ieșise învingătoare din vâltoarea războiului abia încheiat, elaborase teste și utilizase prima bombă atomică (era singura putere nucleară la acea vreme), deținea prima escadrilă de bombardiere capabilă să transporte și să lanseze arme nucleare care, printr-o stranie coincidență, își avea sediul la Roswell AFB.

Ne putem imagina imensa surpriză pe care au avut-o liderii (în primul rând cei militari) atunci când printre resturile metalice nu au găsit nimic din ceea ce se cunoștea în domeniul tehnicii aviatice: cilindri, pistoane, tuburi de aspirație ș.a... părți componente ale mecanismului de propulsie a oricărui aparat zburător terestru și, în plus, cadavrele recuperate nu semănau cu locuitorii Terei.

Iar când și-au constatat neputința și faptul că situația îi depășea, au hotărât ca tot ce ține de chestiunea altor civilizații sau aparate aeriene ciudate să fie păstrat în cel mai desăvârșit

secret. Nu este mai puțin adevărat că studierea acestor aparate, care nu erau deloc rodul imaginației, putea conduce la producerea unui imens și decisiv salt calitativ în domeniul tehnologiilor aerospațiale.

Așa că, în septembrie 1947, președintele Harry Truman hotăra constituirea unui grup ce urma să aibă ca obiect de activitate studierea fenomenului OZN.

Top Secret
24 septembrie 1947
Scrisoarea adresată Secretarului Apărării

*Stimate domnule Secretar Forrestal**

Ca urmare a recentei noastre convorbiri asupra acestei chestiuni, prin prezenta sunteți împuternicit să treceți la îndeplinirea sarcinii dumneavoastră cu toată rapiditatea și precauția. Din acest moment, orice referire la această problemă va fi făcută numai sub titulatura OPERAȚIUNEA MAJESTIC DOISPREZECE.

Rămân la părerea că orice considerații ulterioare ale acestei ultime chestiuni ar putea să rămână numai la latitudinea Cabinetului Președintelui, conform discuțiilor dumneavoastră cu doctorul Bush și cu directorul Central Intelligence.

Harry Truman

Firesc, se naște întrebarea dacă aceste documente sunt reale sau nu. Dacă sunt, ele tratează o chestiune clasificată la cel mai înalt nivel, ale cărei implicații sunt mult mai

* Secretarul Apărării James Forrestal se va sinucide în mod ciudat, vezi capitolul „OZN-urile ucid prin procură" din această carte.

profunde decât ar părea la prima vedere. Există posibilitatea, la fel de reală, ca documentele să fie false sau numai unul dintre ele, sau pot fi un amestec de adevăr și ficțiune.

Jaime Shandera, cel care a primit fotocopiile documentelor, lucra cu William Moore, un producător de televiziune care avea multe contacte cu un grup numit „Insiders", ai cărui membri, sau cel puțin unii dintre ei, erau în legătură cu Biroul de Investigații Speciale al Forțelor Aeriene, cu sediul la Albuquerque, New Mexico. Acești „insiders" doreau să facă cunoscut publicului adevărul cu privire la farfuriile zburătoare, dar în așa fel încât identitatea și poziția lor să rămână neafectate.

Așadar, *Majestic-12* sau *Majority-12*, cum i s-a mai spus, avea ca sarcină investigarea cazurilor OZN și verificarea credibilității informațiilor. Era un grup mixt, format din oameni de știință și din militari, așa că o parte importantă a activității era consacrată analizei informațiilor obținute, în scopul identificării metodelor de modernizare și dezvoltare a tehnologiilor militare.

Rezultatele și concluziile la care se ajungea erau comunicate direct președintelui statului. Tot șeful administrației era singura persoană ce putea acorda accesul la informațiile *Majestic-12* și asta numai politicienilor sau militarilor care dețineau autorizațiile de rigoare.

Unul dintre documentele *Majestic-12* primite de Shandera în 1984, datat la 18 noiembrie 1952, era clasificat *ULTRASECRET/MAJIC/FOR YOUR EYES ONLY*, și era o informare pregătită de amiralul Hilenkoetter pentru președintele ales al Statelor Unite, Dwight Eisenhower, prin care acesta era pus la curent cu afacerea Roswell și cu faptul că la 4 km de locul accidentului fuseseră recuperate corpurile a patru extratereștri.

*SUBIECT: INFORMARE PRELIMINARĂ ASUPRA OPERAȚIUNII **MAJESTIC-12***
DESTINATĂ PREȘEDINTELUI ALES EISENHOWER
DOCUMENT PREGĂTIT LA 18 NOIEMBRIE 1952
OFIȚER INSTRUCTOR: ADM. ROSCOE H. HILLENKOETTER (MJ-12)

***Notă**: Acest document a fost pregătit numai ca o informare preliminară. El trebuie privit ca o introducere a unei prezentări ulterioare de ansamblu a întregii operațiuni.*

*Operațiunea **Majestic-12** este o operațiune de culegere de informații/cercetare și dezvoltare TOP SECRET, care răspunde direct și numai Președintelui Statelor Unite. Operațiunile din cadrul proiectului sunt conduse și sunt duse la îndeplinire sub controlul Grupului **Majestic-12 (Majic-12)**, grup ce a fost înființat printr-un ordin executiv special secret al Președintelui Truman, la 24 septembrie 1947, la recomandarea Dr. Vannevar Bush și a Secretarului James Forrestal.*

La 24 iunie 1947, un pilot civil ce zbura deasupra Munților Cascade a observat nouă aparate aeriene în formă de disc, care călătoreau în formație, cu o viteză foarte mare. Cu toate că aceasta nu a fost prima observație a unor astfel de obiecte, a reușit să capteze interesul major al publicului.

Au urmat sute de rapoarte similare. Multe dintre acestea au venit din partea unor surse militare și civile credibile. Ele au avut ca rezultat încercări independente ale câtorva elemente din cadrul armatei de a descoperi natura și intențiile acestor obiecte, în interesul apărării naționale. În acest scop au fost intervievați martorii oculari și au fost făcute câteva încercări infructuoase de a urmări aceste obiecte cu ajutorul aviației.

Uneori, reacția publicului a fost aproape isterică. În ciuda tuturor acestor eforturi, nu s-a reușit descoperirea unor date importante legate de aceste obiecte, până ce un fermier nu a relatat că un astfel de aparat ar fi explodat într-o zonă îndepărtată din statul New Mexico, aflată la aproximativ 75 de mile nord-est de baza aeriană Roswell (astăzi baza Walker).

La 8 iulie 1948 a fost declanșată o operațiune secretă destinată recuperării resturilor acestui aparat. În timpul desfășurării operațiunii, o recunoaștere aeriană a condus la descoperirea a patru corpuri, în aparență umane, ce păreau a fi ejectate la aproximativ 2 mile de locul unde fuseseră găsite sfărâmăturile.

Toate corpurile erau lipsite de viață și se găseau într-o stare avansată de descompunere, datorită acțiunii animalelor de pradă și a condițiilor atmosferice. O echipă specială, formată din oameni de știință, a fost însărcinată cu studiul corpurilor. Rămășițele au fost și ele deplasate în locuri diferite.

Dintr-un studiu analitic, secret, făcut de generalul Twining și de dr. Bush, la ordinele directe ale președintelui, a rezultat o esimare preliminară datată 19 septembrie 1947, în care se emitea ipoteza că discul recuperat era, probabil, o navă de recunoaștere cu rază mică de acțiune.

Această ipoteză se bazează pe faptul că aparatul avea dimensiuni reduse și, aparent, nu avea provizii la bord. O analiză similară a celor patru cadavre a fost condusă de dr. Bronk. O evaluare preliminară, elaborată la 30 noiembrie 1947, concluziona că factorii evoluționiști și biologici ai acestor ființe sunt foarte diferiți de cei ai speciei Hommo Sapiens, în ciuda aspectului lor uman.

Este aproape o certitudine faptul că aceste aparate de

zbor nu aparţin nici unei naţiuni de pe Pământ, multe speculaţii centrându-se în jurul întrebării privind originea lor şi cum au ajuns ei aici. Planeta Marte a fost şi rămâne o posibilitate, chiar dacă mulţi oameni de ştiinţă, inclusiv dr. Menye, înclină să creadă că avea de-a face cu fiinţe dintr-un alt sistem solar.

Multe resturi ale aeronavei purtau însemne asemănătoare unui fel de scriere. Eforturile de a o descifra n-au avut succes.

La fel de lipsite de succes s-au dovedit şi încercările de a descoperi metoda de propulsie sau natura de transmisie a sursei de putere. Cercetările au fost îngreunate de absenţa completă a unor elemente identificabile, aripi, propulsoare, reactoare sau oricăror metode convenţionale de propulsie şi ghidare, precum şi a lipsei totale a componentelor metalice dure. Se presupune că sistemul de propulsie a fost complet distrus de explozia care a cauzat prăbuşirea.

La 6 decembrie 1950, un al doilea obiect, probabil cu o origine similară celui despre care am amintit mai sus, ce se deplasa cu o mare viteză, s-a prăbuit în zona El Indio Guerrero, aflată la graniţa statului Texas cu Mexicul. În momentul în care o echipă de investigare a ajuns la faţa locului, ce mai rămăsese din aparat fusese distrus într-un incendiu.

Ce a mai putut fi recuperat, a fost transportat pentru studiu la centre ale Comisiei pentru Energia Atomică, în localitatea Sandia*, statul New Mexico.

Implicaţiile pentru Securitatea Naţională rămân, în

* Poligonul Sandia şi Baza Air Force Sandia se află în deşertul New Mexico în apropiere de localitatea Albuquerque. În timpul deplasării în zonă şi discuţiilor cu localnicii ce se ocupă exclusiv cu creşterea vitelor aceştia au povestit că în zonă noaptea pot fi văzute luminile şi jeturile motoarelor unor „aeronave ce zboară haotic" şi au forme cel puţin „ciudate".

continuare, de o foarte mare importanţă, din moment ce motivele şi intenţiile acestor vizitatori sunt complet necunoscute. În plus, creşterea semnificativă a activităţii de supraveghere a unor astfel de nave, începută în mai şi contiunată pe toată durata toamnei acelui an, a condus la îngrijorătoarea concluzie că derularea unor noi evenimente asemănătoare este iminentă.

Din aceste motive, precum şi datorită considerentelor de politică externă şi de natură tehnologică, precum şi pentru a se evita cu orice preţ o panică generalizată, membrii Grupului *Majestic-12* rămân la părerea unanimă că măsurile de securitate cele mai stricte trebuie continuate, fără întrerupere, de-a lungul întregii administraţii venite la putere. Concomitent, trebuia avut în vedere *The Contigency Plan* (Planul alternativ) *MJ-1949-04 P/78 (Top Secret-Eyes Only)*, în cazul ivirii necesităţii unui comunicat către întreaga naţiune.

Un alt document, foarte interesant, îl constituie lista celor doisprezece membrii *Majestic*.Iat-o:

Dr. Vannever Bush considerat conducătorul grupului a fost director al *Joint Research and Development Board*, după încheierea celui de-al doilea război mondial; anterior a deţinut funcţii de conducere în cadrul *National Research Council* şi *Office of Scientific Resarch and Development* (birou ce a condus cercetările în cadrul *Proiectului Manhattan*, desfăşurate la Alamogordo, New Mexico, zonă în care au fost semnalate foarte multe apariţii OZN);

Vice-amiral Roscoe Hillenkoetter a fost primul director al nou-înfiinţatei CIA; după trecerea sa în rezervă, a devenit membru al NICAP (Comitetul Naţional de Investigare a Fenomenelor Aeriene), al cărei director executiv a fost, pentru o bună perioadă de timp, maiorul Donald Keyhoe;

Hillenkoetter este creditat cu afirmația: „Prin secretul oficial, cât și prin ridiculizare, oamenii trebuie convinși că fenomenul OZN este un non-sens";

Detlev Bronk om de știință, fost președinte al *National Research Council*; consilier al Comisiei pentru Energie Atomică; a mai făcut parte din Comitetul Consilierilor științifici de pe lângă Brookhaven Laboratory;

James Forrestall secretar al US Navy, iar din 1947 Secretar al Ministerului Apărării; a fost considerat eminența cenușie a grupului; în 1949 a suferit o comoție cerebrală și, pe fondul unei depresii nervoase, se sinucide (oare?), aruncându-se de la etajul al patrulea al spitalului Betsheba stabiliment aparținând US Navy, unde se afla internat. Se spune că în ultimele luni de viață, Forrestall părea urmărit de un sentiment de vinovăție legat de un anumit lucru făcut de el sau la care participase, pe care îl considera a fi o „trădare" a Statelor Unite; după decesul său, este înlocuit de Generalul Walter B. Smith, șef al Marelui Stat Major al generalului Einsenhower în anii celui de-al doilea război mondial; a mai fost, pentru o perioadă, ambasador al Statelor Unite în URSS;

Gordon Gray secretar-asistent al US Navy; începând cu anul 1949, devine Secretar plin; în anii următori, devine consilier special al Președintelui Truman și se pare că a fost implicat în elaborarea strategiei războiului psihologic și psihotronic.

Dr. Jerome Hunsaker șef al departamentului de Inginerie Mecanică și Aeronautică al Comitetului Național al Consilierilor științifici pentru Aeronautică;

Dr. Donald Menzel specialist în astronomie și totodată, unul dintre cei mai fervenți „demascatori" ai fenomenului OZN; la prima vedere, prezența sa în rândul membrilor

Majestic-12 poate părea surprinzătoare, totuşi acest lucru sugerează faptul că toată campania sa anti-OZN era una dintre perdelele de protecţie a cunoştinţelor pe care *MJ-12* le-a dobândit în urma investigaţiilor;

General Robert Mantague – comandant al Bazei Aeriene Sandia din Albuquerque, New Mexico.

Contra-amiral Sidney Souers – fost director al *Central Intelligence Agency* şi secretat-executiv al *National Security Council* (NSA);

General Nathan Twining – comandant al *Air Matterial Command,* cu sediul la Baza Aeriană Wright-Patterson, începând cu anul 1945;

Loyd Brekne a fost secretar executiv al *Joint Research and Development Board,* implicat, printre altele, în evaluarea sistemelor de rachetă; la începutul anilor 50 îl regăsim printre membrii Comisiei Robertson;

Hoyt Vandenberg director al *Central Intelligence Agency*; în anul 1948 deţinea funcţia de şef al Marelui Stat Major al USAF; în această calitate a decis distrugerea raportului Proiectului Sing, în care se sugera posibilitatea ca OZN-urile să fie nave interplanetare.

Aşadar, după cum am spus, cel mai greu este răspunsul la întrebarea dacă cele opt pagini ale documentelor *Majestic-12* prezintă fapte reale sau nu. Acesta este un lucru foarte dificil de constatat, din următoarele motive: documentele ar putea fi în întregime o dezinformare; documentele ar putea conţine unele lucruri reale, alături de altele false, fapt ce pot pune un investigator pe piste greşite; documentele ar puteă fi în întregime reale.

Dintre membrii *Majestic-12,* toti decedaţi în prezent, ne vom opri asupra generalului Nathan Twining. Prezenţa lui în această comisie nu este o surpriză: În raportul Comisiei Condon, publicat în 1969, se găseşte scrisoarea adresată de

Nathan Twining, generalului de brigadă Schulgen, la 23 septembrie 1947, în care era consemnată opinia sa asupra farfuriilor zburătoare, exprimată în calitate de șef al *Air Matterial Comand*:

– fenomenul raportat este real și nu viziuni sau ficțiuni;

– există posibilitatea ca unele incidente (observații OZN) să se datoreze unor fenomene naturale, cum ar fi meteoriții;

– caracteristicile operaționale relatate, cum ar fi rata extremă de ascensiune, manevrabilitate și acțiunile considerate evazive atunci când (OZN) sunt interceptate de avioane sau de radar, conduc la ipoteza că unele obiecte sunt controlate atât manual, cât și de la distanță.

Iată ce recomandă AMC, sub semnătura generallocotenentului Twining, în această chestiune:

„Datorită atenției ce trebuie acordate: 1. posibilității ca aceste obiecte să aibă origine „domestică", fiind produsul unor cercetări strict secrete, necunoscute biroului AC/AS-2 sau acestui departament; 2. lipsei unor dovezi fizice sub forma unor expuneri ale rămășițelor unui obiect obiecte; 3. posibilității ca unele națiuni să posede și să utilizeze o formă de propulsie, posibil nucleară, care s-ar găsi dincolo de cunoștințele noastre, recomandăm Cartierelor General al Armatei și Forțelor Armate să emită o directivă prin care să desemneze un nume de cod și o clasificare *de prioritate a unui studiu detaliat al acestei chestiuni, care să cuprindă pregătirea unui set pertinent de date ce vor fi puse la dispoziția Armatei de Uscat, a Marinei, a Comisiei pentru Energia Atomică, NASA, și proiectelor RABD și NEPA pentru comentarii și recomandări, împreună cu un raport preliminar ce va fi înaintat în termen de 15 zile și un altul amănunțit ce va fi înaintat la fiecare 30 de zile după demararea proiectului."*

Vă lăsăm plăcerea de decide asupra veridicității documentelor prezentate...

ALTERNATIVA 3

Documentarul *Alternativa 3* s-a dorit a fi păcăleala de 1 aprilie făcută de postul de televiziune *Anglia TV*, dar datorită unor dificultăți în programare, el a fost difuzat la 20 iunie 1977.

Filmul, produs de David Amborse și Chirstopher Miles, punea telespectatorul în fața uneia dintre cele mai ciudate povești: oameni de știință dar nu numai ei erau răpiți și trimiși pe Lună sau pe Marte pentru colonizarea celor două corpuri cerești sau erau uciși pentru a se preveni orice scurgere de informații referitoare la acest subiect.

Difuzarea acestui material a produs, cum era de altfel de așteptat, o imensă rumoare în rândul publicului. A doua zi, cotidianul *The London Daily Mail*, a publicat un articol referitor la ceea ce se difuzase cu o seară înainte, material din care vom cita câteva fragmente:

„Regizorul acestui documentar-păcăleală ce ne-a înfățișat posibilitatea existenței vieții pe planeta Marte, în urma sutelor de telefoane primite din partea telespectatorilor înfuriați a luat apărarea acestui program. El a declarat: „nu cred că suntem iresponsabili: Noi am prezentat filmul ca pe un documentar, dar numele tuturor actorilor apare pe genericul de sfârșit". Purtătorul de cuvânt al canalului Anglia TV a adăugat: „Suntem încântați de audiența avută. Mai mult de 10.000 de persoane ne-au telefonat în legătură cu acest program".

Filmul, jucat de actori, era completat cu imagini filmate ale unor dezastre naturale: secetă, cutremure, erupții vulcanice. Coloana sonoră includea pasaje mari din opera wagneriană „Cavalcada Walkiriilor" și, pe ici-colo, inserturi muzicale semnate Brian Eno.

Reacția publicului, ce a întrecut orice așteptări, a determinat apariția în 1978 a cărții *„Alternativa 3"*, scrisă de Leslie Watkins și David Ambrose. Dacă filmul admitea, în cele din urmă, caracterul său ficțional, în schimb volumul atrăgea atenția că se bazează pe fapte reale.

Autorii prezentau noi relatări, majoritatea adevărate, dar neavând nici o legătură cu *Alternativa 3*. În atenția de a inocula cititorului credința în realitatea teoriei răpirilor* și a transportului celor răpiți pe Marte, Watkins și Ambrose reaminteau observarea unor OZN de către Jimmy Carter, președinte al Statelor Unite, și sugerau că aceasta fusese „dus acolo".

Relatau despre dispariția unor membri ai Comitetului Condon și despre producerea unor aparate aeriene având o formă identică cu a farfuriilor zburătoare, de către compania de aviație Martin-Marietta; mai erau menționate dispariția fără urme a douăzeci de persoane dintr-un mic orășel din statul Oregon și moartea a 15 cai sălbatici în Dartmoor, Marea Britanie, acest ultim eveniment fiind prezentat de cei doi drept un exemplu de caz de mutilare a animalelor.

Faptele reprobabile comise de CIA în cadrul proiectului *MONTAUK Ultra* sunt și ele trecute în revistă, însă

* Frank Edwards, în cartea „Farfuriile zburătoare o chestiune serioasă"(tradusă și în România) dedică subiectului răpirilor de persoane din SUA de către extratereștri un spațiu amplu documentat susținînd că în anii șaizeci peste 2 milioane de americani ar fi fost răpiți de pe teritoriul american !!

nedetaliate şi fără a prezenta dovezi care să ateste vreo legătură cu *Alternativa 3.*

De fapt, ceea ce îi lipseşte cărţii este tocmai Dovada, fie ea şi una singură, ce ar putea proba teoria unei conspiraţii. Există, într-adevăr, mult material, însă este relatat vag sau fals, sau chiar exagerat în mod voit. Pe scurt, jurnalism ieftin, de scandal. Însă multe fapte relatate sunt reale şi altele discutabile.

În mod paradoxal, însă, se pare că revelaţiile *Alternativei 3* sunt reale. Într-o scrisoare adresată unui investigator american care îi ceruse unele lămuriri referitoare la carte, Leslie Waltkins scria:

„Cartea se bazează pe fapte, dar le foloseşte ca pe o trambulină pentru a plonja, adânc, în ficţiune. Da, în iunie 1977 a fost difuzat pe reţeaua naţională a Mării Britanii un documentar produs de Anglia Television. Această versiune TV, pe care am dezvoltat-o foarte mult în carte a fost, de fapt, un fals şi fusese programată pentru difuzare la 1 aprilie. Programul a produs o imensă agitaţie pentru că telespectatorii au refuzat să creadă că este vorba de o ficţiune.

După publicarea cărţii, am primit un număr uriaş de scrisori venite din toate colţurile lumii inclusiv din partea unor persoane sus-puse, care m-au convins că, accidental, pătrunsesem pe un teritoriu interzis.

Dovezile, documentele, primite din partea corespondenţilor mei, m-au decis să scriu o continuare a cărţii, *dar foarte serioasă, şi întru totul reală. Din nefericire, cutia ce conţinea marea majoritate a scrisorilor s-a numărat printre obiectele ce s-au pierdut, în mod inexplicabil, când m-am mutat de la Londra la Sydney, înainte de stabilirea mea în Noua Zeelandă.*

Am motive întemeiate să cred că după publicarea cărţii,

cel puțin pentru o perioadă, telefonul mi-a fost pus sub urmărire, iar sursele mele, cu experiență în acest domeniu, au fost convinse că unele servicii de informații considerau că, probabil, știam prea multe.

Pe scurt, cartea era, în intenție, o ficțiune bazată pe fapte. Dar acum cred că, în mod întâmplător, m-am apropiat de un adevăr ținut secret".

Potrivit cărții, *prima alternativă* ar consta într-un proiect de producere a unor găuri în straturile superioare ale atmosferei, cu ajutorul unor încărcături atomice, prin aceasta urmărindu-se eliminatea reziduurilor și a poluării în spațiu cosmic.

Într-adevăr, în anii 50-60 a existat un proiect de detonare a bombelor nucleare în atmosferă. Mai precis, în jurul anului 1958, atenția fizicienilor ce își desfășurau activitatea în cadrul diferitelor organisme guvernamentale, fusese atrasă de nou descoperitul câmp magnetic al Pământului și de centurile de radiații, cunoscute sub numele de centurile Van Allen.

Nicholas Christofilos, fizician în cadrul Laboratorului de Radiații Livermore al Universității California, elaborase anumite tehnici de exploatare și control a energiei eliberate în urma reacțiilor de fuziune a hidrogenului. Pentru aceasta, el utiliza câmpuri magnetice închise.

După ce sovieticii au lansat satelitul Sputnik 1, Christofilos s-a convins de faptul că putea folosi câmpul magnetic din jurul Pământului. Acesta putea avea o intensitate suficient de mare pentru a distruge sateliții aflați pe orbită; în plus, urma să producă un bruiaj puternic în benzile de înaltă și foarte înaltă frecvență, perturbând astfel comunicațiile militare radio.

Fizicianul a solicitat guvernului să îi testeze teoria, prin detonarea în atmosferă a unei încărcături nucleare. Foarte

curând, întreaga problemă devine „top secret" și este botezată *Proiectul Argus*.

La 27 august 1958, are loc în Atlanticul de Sud, într-un loc neprecizat, la o înălțime de 200 de km, detonarea unei bombe nucleare de o kilotonă. Experimentul a fost repetat la 30 august, la o înălțime de 250 km, iar la 6 septembrie altitudinea a fost mărită la 500 de km.

După încheierea *Proiectului Argus*, au fost derulate o serie de teste care au inclus detonarea unei bombe de 1,4 megatone la o înălțime de 400 de km. Data: 9 iulie 1959.

Nici sovieticii nu s-au lăsat mai prejos. Astfel, la 22 octombrie 1958 a fost lansată și detonată o încărcătură de 200 de kilotone, la 28 octombrie o bombă de 800 de kilotone, iar la 1 noiembrie, o rachetă de peste 1 megatonă. Toate lansările au avut loc de la cosmodromul Baikonur.

Rezultatele au fost, însă, diferite de cele preconizate. În urma testelor, în jurul Pământului s-au format două centuri de radiații extrem de puternice. Ele au costat guvernele lumii cheltuieli suplimentare de miliarde de dolari pentru programele spațiale. Datorită radiațiilor, rachetele ce aveau la bord încărcături sensibile la radiații cum ar fi astronauții au trebuit să fie lansate pe traiectorii mult mai costisitoare decât cele ce ar fi fost necesare pentru evitarea centurii de radiații.

Acest dubios triumf științific militar a fost deplâns de mulți oameni de știință, dar protestele lor au fost foarte repede date uitării.

Alternativa 2 consta într-un proiect de construire a unor adăposturi subterane, unde urma să se retragă elita mondială în momentul în care condițiile de viață de la suprafață s-ar fi înrăutățit foarte mult. Singura coincidență cu ceea ce se propunea a fi această a doua opțiune în cartea lui Watkins și

Ambrose, era studiul efectuat de Laboratoarele din Los Almos intitulat „Efectul Armelor Atomice".

La începutul anilor '50, când războiul rece era în plină expansiune, Departamentul Apărării al Statelor Unite își îndreptase atenția spre construcția de baze subterane. În studiul de care aminteam, se specifică:

„Nu există dificultăți fundamentale în construirea și utilizarea unor facilități subterane importante, de diferite tipuri.

În cadrul lucrărilor celui de-al II-lea simpozion dedicat construcțiilor de protecție, desfășurat în 1959, organizat de Corporația Rand și sponsorizat de USAF, se spunea : „Au fost calculate costurile estimative necesare folosirii permanente a unui dispozitiv de adâncire a puțurilor. Acesta (este vorba de un dispozitiv tip *Air Force Titan*) va putea fora tunele variind de la 3 la 13 metri în diametru. Așa cum avioanele, vapoarele și automobilele au conferit omului supremația la suprafața pământului, mașinile de forat și adâncit îi vor înlesni accesul în lumea subterană".

La sfârșitul anilor 70 s-a aflat de existența unui oraș subteran în Bluemont, Virginia. Poreclit „Mount Weather", facilitatea aparținea agenției guvernamentale FEMA (*Federal Emergency Management Agency*) și era deservită de circa 1000 de persoane, cei mai mulți fiind personal civil.
Mount Weather făcea parte integrantă din planurile COG (*Continuity of Government*), ce prevedeau, printre altele, evacuarea președintelui și a altor 4000 de agajați ai guvernului, în cazul unei catastrofe nucleare, revoluții ș.a. Acest habitat a „înghițit" peste 1 miliard de dolari pentru construcție, iar întreținerea sa și menținerea în stare de funcționalitate, costa aproximativ 42 milioane dolari pe an.

O altă bază subterană, de astă dată propiretatea armatei

americane, mai precis a aşa-numitului *Alternate National Military Command*, cunoscută sub numele de *Raven Rock* sau *Zona R*, se afla la aproximativ 10 km nord de Camp David, la o adâncime de 200 de metri. „Pentagonul Subteran", după cum a mai fost numit, este în fapt un bunker de aproximativ 24.000 de metri pătraţi, construit în 1949 din ordinul preşedintelui de atunci, Harry Truman, şi este deservit de un personal de 350 de oameni.

De-a lungul timpului, numai în Statele Unite au fost localizate peste 50 de instalaţii militare subterane. Construcţia tuturor acestora a fost finanţată din aşa-numitele *„black budgets"*.

Tim Weiner, deţinător al Premiului Pulitzer pentru cartea „Black Check" susţinea că în proiectele de adăposturi subterane sunt „pompaţi" mult mai mulţi bani decât în oricare alt proiect.

S-a speculat foarte mult pe tema bazelor subterane şi a colaborării dintre guvern şi extratereştri în perimetrul unor astfel de facilităţi. Este posibil să fie vorba numai de zvonuri lansate special pentru a crea confuzie şi pentru a risipi orice altă bănuială în legătură cu adevăratele destinaţii ale acestora. Poate că este adevărat, şi guvernul american, într-adevăr, colaborează cu unele civilizaţii extraterestre în baze subterane.

Este posibil, de asemenea, ca unele dintre aceste construcţii să fie folosite pentru proiectele *„mind-control"*. Acesta se poate exercita prin implantarea unor dispozitive electronice miniaturale în creier. Ele există cu adevărat şi au fost puse în evidenţă de examinările radiologice ale unor persoane ce au pretins că au fost răpite de extratereştri.

Dacă *Alternativa 1* şi *2* constau, aşa cum am văzut în producerea unor găuri de evacuare a poluării în spaţiul cosmic, respectiv crearea de habitaturi subterane, *Alternativa*

3 constă în evacuarea planetei. Leslie Watkins și David Ambrose au prezentat-o ca pe o opțiune finală a elitei mondiale, ce urma să fie pusă în aplicare în momentul în care Terra ar fi devenit de nelocuit.

Efectul de seră și suprapopularea sunt pericole specifice menționate în *Alternativa 3,* cu toate că acestea nu sunt pericole iminente la adresa existenței vieții pe această planetă.

În ultimii 200 de ani, industrializarea și exploatarea excesivă a resurselor naturale au avut ca rezultat, pe lângă alte efecte, și eliberarea în atmosferă, după cum s-a estimat, a 200 milioane tone de deșeuri carbonice, dioxid de carbon, clorofluorocarburi și gaz metan. Acestea au condus la reținerea căldurii solare într-un mod asemătător efectului de seră. De aici a rezultat o parte din creșterea temperaturii pe tot cuprinsul globului și mărirea nivelului poluării în progresie geometrică.

Potrivit *Jurnalului Cercetărilo Geofizice*, o estimare a nivelului de bioxid de carbon în atmosferă arată că, în anul 1750 acesta era de aproximativ 288 părți bioxid de carbon la un milion de părți oxige. În 1990, acest nivel a crescut la 346 părți, pentru anul 2030 estimându-se o dublare a nivelului.

În ultimii 30 de ani, concentrația de bioxid de carbon din atmosferă a crescut cu 10% și până în prezent nu se întrevăd soluții viabile de rezolvare a problemei „efectului de seră", cu excepția rezultatelor dezastruase ce vor apărea sau... a celei de-a treia alternative.

Chiar dacă nu există un model teoretic al schimbărilor climatice*, în general s-a căzut de acord că temperatura

* În problema schimbărilor climatice recomandăm lucrarea „Războiul Geofizic" Editura Phobos, București, 2008, unde aceste aspecte sunt tratate pe larg.

Pământului, stabilă în ultimii 12.000 de ani, este acum mai mare cu aproximativ o jumătate de grad decât era acum 100 de ani.

În următorii aprosimativ 50 de ani, ne putem aştepta la o creştere a temperaturii cu circa 5 grade. Climatul va deveni astfel mai cald decât a fost în ultimele 4 milioane de ani şi, probabil va atrage după sine schimbări pe care acum le puten numai bănui.

Raportul Belliago, întocmit în 1987 de un grup de climatologi, atrăgea atenţia asupra unei masive distrugeri a pădurilor, posibil a se produce în jurul anului 2010, datorită schimbărilor temperaturii globale şi ceea ce este valabil pentru păduri este valabil şi pentru bacterii, insecte, animale, oameni. În plus, vaste porţiuni de teren, acum arabil, vor deveni deşerturi în viitorul apropiat, fapt ce va determina apariţia foametei la proporţii nemaiîntâlnite până acum.

Potrivit câtorva studii efectuate de CIA, schimbările climatice majore vor conduce la migraţii pe scară largă a populaţiei. Zonele climatice se vor deplasa spre nord cu aproximativ 600 de km în următorii 100 de ani. Industriile viitoare ale ţărilor lumii a treia vor conduce, cu siguranţă, la o creştere a gradului de poluare şi, implicit din bazinul Amazonului, ca şi a celor de pe tot cuprinsul planetei, vor agrava problema nivelului ridicat de bioxid de carbon din atmosferă.

Această creştere, aşteptată, cu 5 grade a temperaturii se estimează a fi suficientă pentru topirea crustei vestice de gheaţă a Antarcticii, ceea ce va duce la o creştere de aproximativ cinci metri a nivelului apei mărilor şi ceanelor.

În 1985, cercetătorii aflaţi la baza Antarctică engleză de la Halley Bay, au anunţat că au descoperit o gaură imensă în stratul de ozon de deasupra Antarcticii. În 1987, aceeaşi

echipă anunță că dimensiunile găurii crescuseră cu 60%. În prezent, găuri similare în stratul de ozon au fost semnalate și în Europa și America de Nord. De altfel, cea mai răspândită formă de cancer pe continentul nord-american este, potrivit Societății Americane de Luptă Împotriva Cancerului, cel al pielii, datorat expunerii la radiațiile ultraviolete.

Iată suficiente motive pentru o emigrare pe o altă planetă. Și ne putem întreba dacă nu cumva elita mondială a pregătit sau chiar a lansat deja Arcele sale spațiale. Să fie acestea OZN-urile?

EXPERIMENTUL PHILADELPHIA

Ziarul „*Informația Bucureștiului*" din 30 iulie 1968, reluând un articol din revista franceză „*Planete*" relata că „mașina timpului" a fost creată și experimentată în timpul ultimului război mondial, în Statele Unite ale Americii. Astfel, guvernul american ar fi pus la dispoziție mijloacele necesare pentru așa-numitul *Experiment Philadelphia*. Deși, în parte, experimentul ar fi reușit – se spunea în continuarea articolului revistei franceze – soarta tragică a personalului aflat la bordul vasului, care apărea și dispărea în timp și spațiu ar fi determinat abandonarea, pentru o perioadă de timp, a proiectului fantastic al respectivei mașini sau, mai precis spus, până când cunoștințele științifice și nivelul tehnicii terestre ar fi permis reluarea sa cu șanse mai bune de reușită (conform lucrării „OZN O problemă". de Florin Gheorghiță)*.

În 1912, matematicianul David Hilbert enunța câteva teorii ale unei noi matematici. Una dintre acestea a rămas cunoscută sub numele de „spațiul Hilbert". Tot în aceeași perioadă, un alt om de știință, dr. Levinson, dezvolta anumite ecuații speciale, cunoscute sub numele de Ecuațiile Temporale Levinson. El a publicat, de altfel, trei cărți pe această temă.

Din nefericire, lucrările lui Levinson sunt astăzi obscure

---

* Pe larg în lucrarea „OZN – O problemă modernă, Florin Gheorghiță, Editura Junimea, Iași, pag. 103

și aproape imposibil de găsit în biblioteci. Toate aceste studii teoretice urmau să servească drept fundament pentru realizarea practică a invizibilității corpurilor, prin aplicarea acestor principii asupra unui corp fizic.

Oricât ar părea de surprinzător, cercetări aprofundate asupra acestui subiect (invizibilitatea corpurilor) au debutat încă din 1931. Echipa inițială de cercetători era formată din John Hutchinson, decan al Universității din Chicago și dr. Emil Kurtenaur, fizician austriac. Investigațiile au fost finanțate de US Navy.

În 1933, la Universitatea Princeton, se puneau bazele Institutului de Studii Avansate, printre ai cărui membri fondatori îl descoperim și pe celebrul fizician Albert Einstein. În anul următor, cercetările asupra invizibilității au fost continuate în cadrul acestui institut. Grupului inițial i s-a alăturat dr. John Eric von Neuman, absolvent al Universităților din Berlin și Hamburg, un eminent matematician, cu o abilitate neobișnuită de a prelua concepte teoretice abstracte din matematică și de a le găsi aplicații în situații fizice.

Baza cercetărilor ce aveau să conducă la ceea ce este unanim cunoscut drept *Experimentul Philadelphia* se găsește într-o teorie științifică foarte complicată, cunoscută sub numele de Teoria Unitară a Câmpurilor. Ea fusese enunțată de Albert Einstein încă din 1926 și încerca să evidențieze, matematic, printr-un singur set de ecuații, legăturile dintre cele trei forțe universale de bază: forța electromagnetică, cea gravitațională și forța nucleară.

Pornind de la conceptul enunțat încă din 1916, potrivit căruia materia este un produs al energiei și nu invers, Einstein era convins că putea demonstra matematic faptul că gravitația este legată de alte forme de energie, în special de electro-

magnetism. Astfel, dacă dintr-un câmp magnetic se poate obține un câmp electric, iar dintr-un câmp electric unul magnetic și dacă gravitația este legată într-un mod oarecare de acestea, atunci, în urma interacțiunii dintre gravitație și câmpul electric sau magnetic, ori amândouă, este posibilă obținerea unui câmp gravitațional.

Această presupusă legătură l-a preocupat pe marele savant până la dispariția sa dintre noi, în 1955. În 1953, de altfel, el făcea cunoscut că ajunsese la rezultate mai mult decât promițătoare în încercarea de a demonstra matematic legătura între forțele electromagnetice și gravitație.

Fundamentul acestei teorii o constituiau așa-numitele ecuații tensoriale, în fapt un lanț de 16 mărimi, foarte complexe, din care zece reprezentau gravitația, iar celelalte șase electromagnetismul. De aici rezultă că un câmp pur gravitațional ar putea exista și în lipsa unui câmp electromagnetic, însă un câmp electromagnetic nu ar putea exista fără un câmp gravitațional însoțitor.

Este demn de remarcat faptul că, deși Teoria Unitară a Câmpurilor a fost unul din principalele instrumente de lucru ale cercetătorilor implicați în studiul obținerii invizibilității corpurilor, savantul nu a participat niciodată direct la cercetările și experimentele propriu-zise.

La sfârșitul anilor '30 și începutul anilor '40, US Navy manifesta un interes deosebit în cercetarea producerii și utilizării câmpurilor magnetice de mare intensitate. Un exemplu în acest sens este și lucrarea doctorului în fizică Francis Bitter, fondatorul Laboratorului de Magnetism al Institutului de Tehnologie Massachussetts (MIT), intitulată *Magnets, The Education of a Physicist.*

Un capitol al acestei cărți este dedicat în întregime istoriei dezvoltării tehnicilor de demagnetizare a navelor, ca răspuns

la minele magnetice inventate de germani încă din 1930. Cercetările efectuate de Bitter au condus, în cele din urmă, la elaborarea unor contramăsuri, al căror rol era acela de a face navele invizibile din punct de vedere magnetic. Se pare că toate acestea s-au constituit în punctul de plecare al unui proiect mult mai complex, al cărui scop era obținerea invizibilității totale.

În 1936, proiectul a căpătat o nouă dimensiune prin cooptarea în fruntea oamenilor de știință a savantului Nikola Tesla*. Născut în 1856, în Imperiul Austro - Ungar, cunoscut ca „părinte al radioului", Tesla a fost, de asemenea, clarvăzător și a avut anumite abilități paranormale. Adolescent fiind, el a avut viziunea generatorului de curent alternativ, pe care avea să-l construiască mai târziu.

Una dintre teoriile sale preferate era aceea că ar putea obține, cu ajutorul câmpului magnetic al Pământului, o cantitate imensă de energie electrică ce ar putea fi folosită pentru a încerca stabilirea unor contacte radio cu alte civilizații. În 1899 are loc celebrul experiment de la Colorado Springs. Nu vom descrie acum desfășurarea acestuia, ci ne vom mulțumi să spunem că savantul era convins că punctele și liniile pe care le transmisese fuseseră detectate și, mai mult chiar, i se răspunsese din spațiu.

Semnalele captate de dispozitivul creat de el erau periodice și sugerau, clar, că nu aveau o origine naturală. „Deși n-am izbutit să le descifrez înțelesul spunea Tesla -, mi-a fost imposibil să le consider întâmplătoare: în spatele acestor semnale se află un scop, ele sunt rezultatul unei tentative a unor ființe inteligente, din afara lumii noastre, de a ne vorbi prin radio-semnale. Sunt absolut sigur că nu sunt produse de vreun obiect terestru". Despre savant se mai

* Pe savant îl chema de fapt Nicolae Teslea și era istroromân.

vorbea că menţinea un contact regulat cu fiinţe extraterestre, un prieten al acestuia susţinând că acestea aveau loc zilnic; s-a mai spus că el însuşi era un extraterestru. Toate aceste speculaţii erau alimentate, în afara experimentelor sale, cu adevărat revoluţionare, şi de faptul că era singurul om de ştiinţă ce putea vizualiza în minte un întreg experiment, putea crea echipamentul necesar şi îl făcea să funcţioneze din prima încercare.

Pentru a se atinge obiectivul propus, acela de a face să dispară un obiect, grupul oamenilor de ştiinţă au considerat necesară ruperea buclei temporale a realităţii noastre tridimensionale. Pentru penetrarea legăturilor temporale s-a creat un sistem de generatoare de curent alternativ şi continuu, cu ajutorul căruia urma să se modifice bucla temporală în care se afla un obiect, obţinându-se astfel dispariţia şi apariţia acestuia.

În 1936 a avut loc primul test în care a fost obţinută invizibilitatea parţială. Încurajaţi de acest succes, grupul condus de Tesla şi-a continuat cercetările, iar în 1940, în docurile marinei din Brooklin a avut loc un alt test. De astă dată obiectul-ţintă a fost un mic vas auxiliar, pe care fuseseră instalate în prealabil bobine Tesla de o construcţie aparte şi un generator. Experimentul, la care au fost martori ofiţeri superiori ai marinei americane, a fost un succes deplin, astfel că, din acel moment, întreaga activitate a fost pusă sub incidenţa secretului militar. Numele de cod: *PROIECTUL RAINBOW.*

În 1941. *Proiectul Rainbow* se pregătea pentru un alt test. În acest scop fusese pregătită o altă navă. Pe măsură ce data testului se apropia, Tesla devenea din ce în ce mai îngrijorat. De astă dată la bordul navei urmau să se afle şi marinari, iar savantul ştia că vor apărea probleme cu aşa-

numitul „factor uman". El înțelesese că nava își avea propria sa buclă temporală, așa cum fiecare marinar își avea propria sa buclă temporală. Pentru calcularea acestora și pentru aducerea lor la un numitor comun (armonizare), era necesară o vreme îndelungată.

Pentru ca experimentul să decurgă fără probleme, în calcule trebuiau introduse și datele referitoare la așa-numitul „timp-zero" atât al navei, cât și al echipajului. „Timpul-zero" se află în afara universului nostru tridimensional. El este considerat a fi superior creației, căci „timpul-zero" exista înainte de crearea lumii noastre, așa cum o știm noi. Se poate afirma că „timpul-zero" este legătura noastră de bază cu universul. Universul nostru se rotește în jurul „timpului-zero" asemenea oricărui alt univers existent.

Punctele de „timp-zero" ale altor universuri diferite coincid. În 1920, Tesla a construit un generator de „timp-zero". Era un dispozitiv ciudat, căci atunci când era pornit se putea auzi „închizându-se" pe „*ceva*"; iar acel *ceva* părea a fi mișcarea de rotație a Pământului, care este considerată un „timp-zero" secundar. Este numit „timp-zero secundar" deoarece rotația Pământului este legată inerțial de mișcarea de rotație a sistemului solar, aceasta din urmă fiind legată inerțial de rotația galaxiei care, la rândul ei, este și ea legată inerțial de mișcarea de rotație a universului; iar universul întreg se rotește în jurul unui punct temporal zero care este, de altfel, punctul central al lumii noastre tridimensionale.

Așadar, Tesla știa (poate datorită contactului cu o civilizație extraterestră sau datorită capacităților sale paranormale) că stările mentală și fizică ale echipajului aveau să fie serios afectate. Avea nevoie de timp pentru a-și perfecționa echipamentul. Dr. Neuman a dezaprobat această întârziere, între cei doi izbucnind un conflict ce a dus la o

ruptură definitivă a relațiilor dintre ei. Cererile savantului nu au fost satisfăcute. Era război și ultimul lucru pe care autoritățile îl puteau oferi era timpul.

Resemnat, Tesla și-a continuat activitatea, dar, în secret, a sabotat experimentul din martie 1942. Savantul a fost imediat îndepărtat din colectivul de cercetători, dar alte versiuni susțin că acesta și-ar fi înaintat demisia. Care a fost adevărata stare de lucruri, poate nu o vom cunoaște niciodată, dar cert este că doar zece luni mai târziu, Tesla avea să fie găsit mort în camera sa de hotel din New York. Graba cu care a fost incinerat, chiar a doua zi după ce a fost descoperit, a dat naștere la unele zvonuri potrivit cărora savantului i s-ar fi înscenat moartea, el părăsind, de fapt, Statele Unite cu destinația Marea Britanie.

Speculațiile se bazau pe mai multe evenimente, cel puțin ciudate, printre care și acela că incinerarea sa era în totală contradicție cu credința sa ortodoxă. Totuși, ceea ce nimeni nu a putut-tăgădui și nici explica, a fost dispariția fără urme a documentelor aflate în safe-ul său personal.

Cât timp s-a aflat în fruntea *Proiectului Rainbow*, Tesla a folosit ceea ce a fost numit modul de abordare analog Astfel, echipamentul era lăsat în stare de funcționare permanentă, modulat cu patru unde deosebit de complexe, iar generatorul de putere, acordat pe o frecvență specifică, acționa asupra unor bobine Tesla de o construcție aparte.

După îndepărtarea lui Tesla, la conducerea proiectului a fost numit dr. Neuman, care a refăcut întregul sistem și a solicitat un alt vas pentru desfășurarea unui alt experiment. A fost ales distrugătorul DE-173 ELDRIDGE. Pentru desfășurarea experimentului, Neuman a abordat o altă modalitate. El a instalat în cala vasului două generatoare de 75 KW fiecare. Turela nr 2 a fost îndepărtată în locul ei fiind

instalat un electro-generator de 8 megawați acționat de un motor diesel și un oscilator. Sistemul producea un câmp electromagnetic rotitor, la o frecvență critică, care interacționa cu vectorul temporal liniar considerat a patra dimensiune.

Rezultatul interacțiunii modifica bucla temporală a navei, ceea ce conducea la realizarea invizibilității. Câmpul rotativ temporal nu constituia un motiv de îngrijorare în sine. Necazurile începeau atunci când se punea problema reglării necesarului de putere. Nici un corp uman nu mai fusese expus la o putere de emisi de 20 de megawați de la numai 20 metri distanță. Câțiva oameni de știință știau că rezultatele unei asemenea expuneri puteau fi extrem de grave, căci puterea la care putea fi expus un corp uman nu trebuia să depășească 100 miliwați/cmp, studii ulterioare demonstrând, într-adevăr, că nivelul maxim de expunere nu putea depăși 100 microwați/cmp de piele.

La sfârșitul anului 1942, Neuman a ajuns, întocmai ca și Tesla, la concluzia că experimentul putea fi fatal oamenilor și a prevzut utilizarea unui al treilea generator ca forță de compensare. A avut timpul necesar pentru a-l concepe și construi, dar nu a reușit să îl experimenteze îndeajuns pentru a-l sincroniza cu celelalte două. De altfel, acest sistem nu a funcționat niciodată.

Unul dintre primele teste efectuate a scăpat de sub control, un tehnician al US Navy fiind grav rănit. Ca urmare, existența celui de-al treilea generator, destinat să protejeze marinarii participanți la experiment, s-a consumat numai pe hârtie. Neuman nu a fost mulțumit de fel, dar superiorii săi nu mai de gând să aștepte.

La 20 iulie 1943 s-a decis ca totul să fie pregătit pentru un nou test. Vasul a părăsit docul și la ora convenită s-a dat prin radio ordinul de a se porni dispozitivul instalat pe vas. Preț de aproximativ 20 minute, atât vasul cât și echipajul au devenit invizibili atât pentru radar, cât și pentru ochii martorilor.

Aşa cum era de aşteptat, membrii echipajului aflat pe vas au acuzat probleme de sănătate: unora li s-a făcut rău, alţii au acuzat ameţeli, alţi marinari manifestând dezorientări de natură psihologică.

În mod evident, era necesar mai mult timp pentru cercetări, dar termenul limită pentru desfăşurarea experimentului principal fusese fixat la 12 august 1943. În acest răstimp, într-o încercare cvasidisperată de a evita repercusiunile asupra sănătăţii celor aflaţi la bord, Neuman a căutat să modifice echipamentul, astfel încât să se obţină numai invizibilitatea radar.

Aşadar, la 12 august 1943, ora 9 diminteaţa, în docurile portului Philadelphia avea să aibă loc cel mai dramatic şi cel mai cunoscut experiment din cadrul Programului Rainbow. În prima fază, timp de 4-5 minute, lucrurile păreau să decurgă normal. Oficialităţile aflate la locurile de observaţie puteau distinge clar conturul navei, radarele, în schimb, nemaisemnalând prezenţa ei.

Deodată, însă, s-a produs o flamă de culoare albastră, iar vasul a dispărut din faţa ochilor tuturor, pentru a reapare patru ore mai târziu. O parte a structurii distrugătorului DE 173 ELDRIDGE era distrusă, dar lucrul cel mai uluitor era acela că dispăruseră fără urmă părţi ale vasului şi echipajului.

Corpurile unora dintre ei au fost descoperite făcând parte comună cu pereţii metalici ai vasului sau arşi; alţii, ceva mai norocoşi, se aflau încă în viaţă, dar au trebuit să fie spitalizaţi. După acest experimtne, US Navy se găsea într-o confuzie totală. Patru zile de şedinţă şi discuţii nu au reuşit să aducă o cât de mică lămurire asupra celor întâmplate. S-a decis efectuarea a încă unui test.

La sfârşitul lunii octombrie 1943, USS ELDRIDGE a fost pregătit pentru alt experiment. De această dată, la bordul vasului nu se mai afla nici o fiinţă umană. Echipajul, aflat la

bordul altor nave, supraveghea echipamentul prin control de la distanță.

Experimentul a fost inițiat și vasul a devenit invizibil preț de 15-20 de minute. După încheierea lui, cei ce au urcat la bord au rămas stupefiați: o parte din echipament dispăruse! Două generatoare și un transmițător se volatilizaseră. Sala de control era făcută scrum, dar, uluitor, generatorul de „timp-zero" rămăsese intact. El a fost demontat și depozitat într-un loc secret.

Datorită rezultatelor considerate nesatisfăcătoare, US Navy a abandonat întregul proiect, iar USS Eldridge a fost vândut, mai târziu, marinei elene, care avea să descopere că din jurnalul de bord al navei lipsea întreaga perioadă de dinainte de ianuarie 1944. Asupra cercetărilor în domeniul producerii invizibilității se va așterne liniștea. Acum exista o prioritate care necesita concentrarea tuturor eforturilor umane și a resurselor materiale, astfel că dr. Neuman și echipa sa au fost transferați la Los Alamos, unde și-au adus aportul la crearea primei bombe atomice.

După încheiera celei de-a doua conflagrații mondiale, în 1947 noile autorități de la Washington s-au hotărât să arunce o nouă privire asupra celor petrecute. Proiectul Rainbow a fost redeschis, Neuman și echipa sa instalați acum la Laboratoarele Institutului Brookhaven din New York având sarcina de a descoperi de ce experimentele anterioare pricinuiseră atâtea pagube în rândul marinarilor.

Ei au lucrat 5 ani încercând să afle de ce ființele umane aveau de suferit în urma acțiunii câmpurilor electromagnetice. Astfel au aflat că toți oamenii se nasc cu ceea ce este numit „cadrul temporal de referință". Prezența noastră aici, ca ființe fizice și mentale, se datorează tocmai acestui cadru temporal, care se găsește în fondul electromagnetic al planetei noastre și al universului nostru.

În timpul experimentelor, tocmai acest „cadru temporal de referință" fusese alterat, fapt ce le produsese marinarilor traume inimaginabile. Tehnologia folosită în acest cadru al Proiectului Rainbow crea o așa-numită „realitate alternativă" sau „artificială". Acesta producea atât efectul de invizibilitate, izolând nu numai vasul, ci și fiecare ființă umană într-un așa-zis „efect de sticlă" (bottle-effect), cât și deplasarea acestora dincolo de spațiul și universul nostru, așa cum îl cunoaștem noi.

Proiectul Rainbow s-a văzut confruntat cu rezolvarea acestei probleme, cu transferul acelor oameni în „sticlă" și înapoi și, în același timp, conectarea lor la cadrul temporal real. Cu alte cuvinte, atunci când se aflau în acea realitate alterată, marinarilor trebuiau să le fie furnizate anumite date ce le-ar fi putut da o referință temporală, un cadru temporal.

Răspunsul era găsit. Mai rămânea acum problema traducerii lui în practică. Iar pentru aceasta, Neuman decise că avea nevoie de un computer. Cum și-a dat seama de acest lucru? Nu se știe. Se spune că în 1947 el ar fi făcut parte din echipa de cercetători ai Incidentului Roswell, ca asistent al dr. Vannevar Bush, consilier al președintelui Truman, iar în 1949 ar fi avut acces la dezvăluirile pe care primul extraterestru capturat în viață le-ar fi făcut autorităților americante.

Dacă acest lucru este adevărat sau este doar o fabulație, nu avem de unde ști. Cert este că în perioada 1949-1951, Neuman a pus bazele teoretice ale computerului, care a devenit operațional în 1952. Cu ajutorul acestuia se puteau calcula referințele temporale ale fiecărui individ și, lucrul cel mai important, ele puteau fi reproduse în momentul în care subiecții se aflau în interiorul „sticlei electromagnetice".

În 1953 a avut loc un alt test, cu un alt vas, cu un alt echipal. Experimentul a fost un succes deplin. Nu s-au mai

ivit probleme de genul persoanelor care trec prin zid sau dispar, nu au mai apărut necazuri cu desincronizări la nivel molecular. Astfel de cercetări au continuat, acestea având ca rezultat echipamentul precursor al tehnologiilor Stealth de astăzi.

La sfârșitul anilor '60, conducerea Proiectului Rainbow a înaintat Congresului Statelor Unite un raport de activitate. E drept că și până atunci se scriau rapoarte lunare în care erau menționate progresele făcute. Este destul de plauzibil faptul că pentru continuarea și aprofundarea cercetărilor era nevoie de o alocare suplimentară de fonduri și atunci trebuia prezentat Congresului un raport atotcuprinzător.

Raportul era uluitor, pricinuind congressmanilor frisoane reci.

Se susținea că ideea de conștiință (creierul uman) poate fi afectată de electromagnetism și că era posibilă crearea de echipamente ce ar putea modifica și condiționa modul de gândire al unei persoane*.

Congresul a spus un NU hotărât! Membrii săi erau îngrijorați de posibilitatea că toate acestea puteau fi folosite împotriva lor. Astfel că, în 1969, fondurile necesare proiectului au fost blocate. Dar grupul oamenilor de știință de la Brookhaven nu a dezarmat. Merseseră prea departe cu cercetările, așa că au contactat conducerea armatei, căreia i s-a spus că *descoperiseră o metodă prin care un potențial inamic putea fi determinat să se predea, prin simpla apăsare a unui buton, fără a trage un singur foc de armă.*

Sediul cercetătorilor a fost mutat acum la Fort Hero, Montauk, Long Island. Ce s-a întâmplat mai departe, poate cu o altă ocazie.

---

* Acesta a fost momentul care a dat un impuls decisiv aplicării psihotronicii în domeniul militar și apariției „Războiului psihotronic". Pe larg în Războiul Psihotronic și Câmpul de luptă mental, Editura Phobos, București, 2008

DIN DOSARUL FENOMENULUI OZN ÎN ROMÂNIA

Marele savant Albert Einstein afirma, cu ani în urmă, că farfuriile zburătoare există și că cei ce le posedă sunt niște pământeni plecați de pe Terra acum 20.000 de ani. Deși senzațională prin insolitul ei, această declarație nu a schimbat cu nimic lupta dintre adepții și detractorii fenomenului OZN, în disputa lor asupra verdicității mult controversatelor vizite extraterestre. Dacă informațiile venite de peste hotare sunt, uneori, mai puțin credibile datorită deformărilor suferite pe lungul drum de la sursa de informație la cititor, cazurile autohtone au darul de a neliniști, de a trezi în noi pasiuni neștiute și multiple semne de întrebare.

Se pare că, de câțiva ani încoace, cerul țării noastre este scena unor fenomene stranii, care încă nu și-au găsit o explicație plauzibilă. Primele vești ne-au sosit din pașnicul sat Poiana, din comuna Flămânzi, județul Botoșani, unde un mare număr de locuitori au fost martori la vizita unui ciudat obiect aerian. Întâmplarea a avut loc în seara zilei de 20 octombrie 1990, începând cu ora 21:20, desfășurându-se până dincolo de miezul nopții.

Pe fondul unei pene de curent în perimetrul satului, timp de câteva ore un OZN strălucitor și-a făcut în voie numărul, evoluțiile sale aeriene uimind zecile de martori oculari care, ulterior, au prezentat relatări detaliate ale observației nocturne. Până în momentul de față, deși s-au desfășurat

cercetări asiduue, nu a putut fi elucidată natura fenomenului observat.

Un alt caz ne-a parvenit din Transilvania, unde, în noaptea de 18 spre 19 ianuarie 1991, către miezul nopții (orele indicate de martorii oculari sunt cuprinse între 00:30 și 02:30 în funcție de localitatea de observație), a fost semnalată evoluția unui OZN care a survolat un mare număr de așezări, fiind urmărit de numeroși martori (militari, civili, polițiști) care au prezentat relatări autorităților locale. OZN-ul, ovoidal-alungit (cilindric sau fusiform, după alții), avea o lungime de circa 15-20 de metri, fiind puternic irizat, iar în partea posterioară prezenta un jet de flăcări de 5-10 metri lungime. Cele mai multe relatări ne-au parvenit din localitățile Cluj, Huedin, Cugiur, Tușnad, Oradea, Arad. După complicate evoluții aeriene, OZN-ul s-a îndreptat spre Ungaria, fiind semnalat în mai multe localități de acolo, descrierile cele mai complete provenind din localitatea Kecskemet.

Analiza efectuată a confirmat faptul că traiectoria unuia dintre bolizii semnalați corespundea cu cea a unui satelit sovietic din seria Cosmos, ce își încheiase activitatea și se dezintegrase în atmosferă. Întrebarea care persistă în continuare, fără răspuns, se referă la OZN-ul ce a survolat timp de două ore și jumătate zeci de localități (unele dintre ele la intervale mari de timp și după o traiectorie neliniară).

Cert este că la acea dată, în spațiul aerian au evoluat mai multe obiecte aeriene, dintre care cel puțin unul a rămas neidentificat.

Noaptea de 15 spre 16 februarie 1991 reprezintă pentru multe persoane o experiență unică: au observat un OZN gigant, evoluând în condiții atmosferice de-a dreptul

imposibile, cum spun aviatorii referindu-se la aeronavele terestre cunoscute.

În miez de iarnă, pe când ningea abundent și viscolea puternic (vântul în rafale atingea 20.25 m/s), au început deodată să se audă tunete năpraznice, iar cerul întunecat ca smoala a fost brăzdat de fulgere orbitoare, ca în toiul verii. Nedumeriți și speriați (ninge și tună iarna, semn rău!), unii s-au grăbit să iasă afară din case ca să vadă ciudatul fenomen. Și au rămas înmărmuriți. Pe cer, sfidând vijelia, plutea fără a face nici cel mai mic zgomot un obiect cilindric lung de circa 150-180 de metri, cu diametrul în jur de 20 de metri, de culoare verde crud. În partea posterioară avea un fel de „jet" luminos, de aceeași culoare, dar mult mai deschisă ca nuanță, cu o lungime ce a fost apreciată la 30-40 de metri.

De undeva din corpul cilindric se desprindeau periodic 3-5 sfere cu diametrul estimat la circa 3 metri, având o culoare verde-albăstruie. Micile sfere se apropiau de liniile de înaltă tensiune, asemănătoare fulgerelor, și se auzeau sunete comparabile cu tunetele, de la cabluri și stâlpi la sfere. Sporindu-și intensitatea culorii, globurile puternic irizate se întorceau la „nava-mamă". În urma descărcărilor electrice produse, unele rețele electrice și puncte de transformare au fost scoase in funcțiune, fără a fi distruse, pe sectorul de deplasare al OZN-ului creându-se zone întinse cu pene de curent. Peste 40 de localități din zona de sud-este a țării, între care câteva orașe (Slobozia, Urziceni, Călărași, Tăndărei, Fetești) au rămas toată noaptea în întuneric total sau parțial. Defecțiunile constatate a doua zi, conform spuselor unor lucrători de la rețelele de distribuție a energiei electrice, nu justificau amploarea penei de curent.

Martorii (vezi presa din perioada respectivă), susțin că după „alimentarea" cu energie electrică, OZN-ul se deplasa

silenţios, fie foarte lent, fie cu mişcări foarte bruşte, lateral sau pe verticală, pe traiectorii aleatorii ce sfidau gravitaţia şi vântul deosebit de puternic. Viteza a fost estimată la 1000-5000 km/h. Cilindrul verde şi-a făcut simţită prezenţa şi a fost observat pe direcţia NE-SV, în afara arcului carpatic şi în zona Bărăganului. După ce s-a arătat bucureştenilor în plenitudinea frumuseţii sale, celor ce au avut curajul să iasă afară şi să înfrunte viscolul (există, de asemenea relatări ale unor persoane ce locuiesc la etajele superioare ale unor blocuri înalte, ce l-au putut observa pe geam), OZN-ul a început să „colinde" sudul ţării.

Evoluţia începută în jurul orei 20:30 a continuat toată noaptea ultima sa apariţie fiind semnalată către ziuă, în sudul Dobrogei, după care a dispărut „fără urmă". Valul de relatări ce a urmat a făcut ca Institutul de Meteorologie să dea un comunicat în care să arate că, într-adevăr, pe fondul unui viscol foarte puternic, în sudul ţării s-au produs descărcări electrice (un fenomen meteorologic foarte rar, dar cunoscut), nepomenindu-se însă nimic despre ciudatul obiect zburător.

Staţiile radar au semnalat mai multe obiecte ce s-au deplasat pe traiectorii aleatorii, în afara traiectelor de zbor din sudul ţării. Aceastea nu erau continue şi au fost raportate în perioada 15 februarie ora 20:00 – 16 februarie ora 05:00. De semnalat că în perioada menţionată mai sus, din cauza timpului nefavorabil, zona respectivă nu a fost survolată de nici o aeronavă, aeroporturile şi aerodromurile din sud-estul ţării fiind închise.

Indicatoarele radar pentru sectorul de spaţiu aerian analizat prezentau zone puternic ionizate, ce se suprapuneau cu deplasarea obiectului. Transmisiunile radio, chiar emisiunile posturilor de radiodifuziune, au fost puternic perturbate, disfuncţionalităţile fiind puse ulterior pe seama

puternicelor descărcări electrice produse. Evenimentul a fost amplu mediatizat, stârnind... ce altceva decât foarte multe controverse?!

Alexeni*, 23 august 1984. După terminarea paradei militare aeriene (aeronavele militare participante au evoluat de pe acest aerodrom), stația radar ce deservea Aeroportul Otopeni întreba stația radar de la Alexeni dacă în aer, aproximativ la verticala aerodromului, mai era cumva un elicopter, deoarece se recepționa un semnal ce corespundea unei astfel de aeronave.

La parada militară aeriană luaseră parte aeronave de tip MIG-21, MIG-23, IAR 93, IAR316, IAR 330 ŞI MI-8, iar transportul materialelor și personalului tehnic se făcuse cu aparate de tipul AN-24 și AN-26.

Deși se știa precis că nici o aeronavă de pe aerodromul Alexeni nu se mai afla în aer (toate fiind la sol, chiar husate) s-a procedat la o verificare prin luarea legăturii directe cu aerodromul militar, care a confirmat prezența la sol a tuturor aparatelor.

De la punctul de observare vizuală s-a confirmat prezența obiectului necunoscut, precum și faptul că în limitele de cercetare prin mijloace optice nu exista nimic deosebit de semnalat. La insistențele stației de la Otopeni s-a intensificat cercetarea vizuală și prin mijloace optice. Ofițerul de serviciu de pe stația radar a aerodromului Alexeni a pus în funcțiune, din proprie inițiativă, stația radar, care însă, nu a semnalat nimic deosebit în zona traficului cunoscut, mai ales că în zona unde Otopeniul susținea prezența unui obiect; acesta nu putea executa cercetarea prin radiolocație (imposibilitate

* Autorul acestei cărți a fost la acea dată la comanda Complexului de radiolocație de gamă centrimetrică, format din radiotelemetrul P- 37 și radioaltimetrul PRV- 11, dislocat pe aerodromul Alexeni, ce a fost implicat în acest caz devenit celebru.

tehnică, locul respectiv aflându-se într-o zonă „moartă" a radarului).

De la Otopeni s-a transmis că obiectul respectiv pendulează undeva la verticala aerodromului, spre vest, la o altitudine de 4.400-4.500 metri. Obiectul apăruse subit și fusese semnalat de 4-5 radare diferite, lucrând pe frecvențe diferite, de pe poziții diferite... După aproximativ 15 minute, de la postul de observare vizuală s-a semnalat apariția unui obiect strălucitor la 225 grade azimut, simultan primindu-se de la Otopeni informația că obiectul se deplasează spre vest, altitudinea scăzând la 2.200 metri. Ofițerul de serviciu și personalul de la radarul Alexeni l-au observat ca pe un punct strălucitor în bătaia soarelui (prin lunete, teodolite, apărând un corp ovoidal, dintr-un material asemănător aluminiului).

Măsurat cu instrumente optice, părea a avea 2-3 metri lungime și 1-5 metri lățime și nu făcea nici un zgomot. S-a constatat îngreunarea recepției, pe benzile UUS și US manifestându-se foarte mulți paraziți. Obiectul și-a continuat deplasarea spre vest, ieșind din câmpul vizual, acum putând fi observat numai prin mijloace optice, la scurt timp intrând în zona de activitate a stației radar de la Alexeni. Deplasarea a avut loc pe azimut 225 grade, altitudinea crescând din acest moment cu aproximativ 1000 metri la 1000 metri parcurși orizontali. Deodată. Obiectul este pierdut, ulterior regăsit, urcând la 22.000 metri în aproximativ 5(!) secunde. De la București se primește dispoziție de încetare a cercetării aeriene și OZN - se postează undeva la 260 de grade vest, la o distanță de 20 de km de Alexeni, începând o serie de evoluții aberante la altitudini cuprinse între 2.000-55.000 metri, cu viteze între staționare la punct fix și peste 12.000 km/h.

La insistențele șefului radarului de la Alexeni, de la punctul de conducere a zborului se ia legătura cu unele

aeronave civile ce survolau zona vizată, acestea confirmă prezenţa în zonă a unui balon cu aspect metalic. Dar refuză să-l raporteze oficial, motivând că nu vor să se compromită cu rapoarte OZN. Este momentul de la care nu se mai obţine cooperarea aviaţiei în această problemă. Deşi se raportează la Otopeni, aceştia nu acordă nici o importanţă observaţiei, atrăgându-se atenţia că este Ziua Naţională şi n-au nevoie de „ştiri bombă".

De la detectare, obiectul a fost urmărit timp de 40 de minute. Altitudinea sa de zbor a variat cu intermitenţe şi aleator între 2.000 şi 100.000 de metri, înălţime la care a fost pierdut, el dispărând în spaţiu cu peste 1000 de km/h. Evoluţia a fost compusă din traiecte concentrice spiralate sau în unghiuri drepte, cu viteze ascensionale şi unghiuri diferite raportate la orizontală.

A urcat şi a coborât de aproximativ 7-8 ori în limite de la 2.000 la 55.000 metri. Evoluţia nu a fost asemănătoare cu cea a unui balon, lucru confirmat de operatorii radar, toţi cu state vechi (peste 10 ani) în radiolocaţie, aleşi tocmai pentru calităţile lor în vederea paradei militare aeriene. Pe timpul evoluţiei obiectului au fost semnalate puternice perturbaţii în comunicaţiile UUS şi US. Obiectul nu a făcut zgomot, sau cel puţin acesta nu a fost perceptibil. Nu avea lumini proprii şi nici jeturi de propulsie. Vântul era de 7-8 m/s. A evoluat fără a fi în vreun fel incomodat de vânt. Semnalul radar recepţionat era comparabil cu cel al unui avion mic curier sau cu cel al unui elicopter de transport, şi a fost recepţionat relativ constant pe toată durata evoluţiei obiectului, urmărirea nepunând probleme deosebite. Cerul era senin, temperatura de peste 28 de grade Celsius. Evenimentul desfăşurându-se pe fondul sărbătorii naţionale, nimeni nu a dorit să se încarce cu raportarea lui „mai sus".

Benzile cu zborul au fost șterse după analiză la 24 de ore. Toate datele de evoluție sunt notate în funcție de poziția aerodromului de la Alexeni și a Bucureștiului.

În limita 25.000-60.000 metri evoluția a fost similară cu cea a unui avion de înaltă acrobație, dar cu unghiuri de viraj deosebit de strânse și întoarceri în unghi drept pe verticală, manevre ce nu pot fi făcute de nici o aeronavă terestră, datorită suprasolicitărilor la care ar fi supuși pilotul și avionul. Ulterior s-a căutat mușamalizarea fenomenului și ridiculizarea martorilor.

Octombrie* 1988. Pe aeroportul Mihail Kogălniceanu se desfășura programul normal de decolări-aterizări al aeronavelor civile. Ora 14:14. Stația radar ce deservește aerodromul a semnalat turnului de control și punctului de conducere a zborului că pe direcția nord-sud se deplasează un obiect-țintă, format din mai multe obiecte elementare, estimate de la sol ca fiind între 7 și 9, ce se deplasa cu o viteză de peste 11.000 km/h, la altitudinea de 7000 metri. Toate aceste informații au fost confirmate și de alte stații radar.

Ținta a fost vizibilă pe radar la 456 km de aeroport, a trecut la verticala acestuia la înălțimea menționată și după alți 60 de km a dispărut în abisurile spațiului. Obiectele au zburat în formație fiind observate atât vizual, cât și prin mijloace optice, timp de 8-12 secunde. S-au obținut vizualizări și pe radarurile de pe bord ale mai multor avioane militare, unul dintre ele fiind scos inutil la interceptare. După contactul pe radiolocatorul de la bord, pilotul a pierdut ținta, neputându-se angaja pentru interceptare, deși era în forțaj, viteza sa fiind insuficientă. Obiectele aveau lumini

* La data incidentului pe aerodromul militar se găseau și membri ai unor grupe de studiu de la Academia Militară Tehnică și de la Academia de Înalte Studii militare, din specialitățile aviație și apărare antiaeriană ce participau la un exercițiu militar demonstrativ

multicolore. Trei curse de pasageri aflate în trafic au confirmat viteza obiectelor.

Din întâmplare, pe aerodrom se afla un mare număr de specialişti în domeniul aeronautic, care au confirmat că aceste obiecte nu puteau avea origine terestră. În timpul evoluţiei, obiectele au fost însoţite de un zgomot de înaltă frecvenţă, martorii afirmând că sunetul avea o anumită muzicalitate, de nereprodus, dar plăcută auzului. Obiectele (după cum a reieşit la analiză) au venit din Cosmos şi tot acolo s-au întors. Evoluţia acestora a putut fi observată vizual şi de pe radarul de bord a două avioane decolate de pe o navă rusească ce se afla pe Marea Neagră.

Nu s-au observat perturbaţii rdioelectronice. Încercarea de fotografiere cu fotomitralieră a fost nulă, developarea filmului nerelevând nimic, ca şi cum filmul nu ar fi fost expus. Martorii susţin că obiectele au zburat în formaţie „V" eşalonată. Culorile erau deosebit de vii şi plăcute ochiului, dar neînvăluite în halouri, fiecare obiect în parte putând fi observat separat, deşi zburau în formaţie deosebit de strânsă. Incidentul a fost clasat din lipsă de probe şi dat uitării.

Următorul caz pe care îl prezentăm s-a petrecut în cunoscut sub numele:

„Cazul Arad 1979".

Autorităţile de trafic aerian maghiar semnalează celor române iminenta intrare în spaţiul aerian român a unui balon meteo unguresc. Acesta, observat şi cercetat de radarele româneşti încă dinainte de a intra în spaţiul aerian al României, s-a deplasat pe direcţia Arad Baia Mare şi a intrat apoi în spaţiul aerian sovietic, la o altitudine de peste 5000 de metri. După aproximativ 30 km parcurşi în spaţiul aerian al fostei URSS, balonul se ridică în stratosferă şi explodează.

După intrarea pe teritoriul României, balonul a evoluat

la o înălțime variind între 8000 și 10.000 de metri. Evoluția în spațiul aerian românesc a durat 52 de minute. După aproximativ 23 de minute (măsurate în durata evoluției) a fost observat un al doilea corp ce însoțea balonul, care ți-a făcut apariția din Cosmos. A zburat paralel cu balonul aproximativ 34 de km, fiind observat de 7 radare diferite ca frecvență de lucru și poziție geografică de amplasare.

În momenul în care de pe aerodromul cel mai apropiat a decolat un avion de vânătoare pentru interceptare, la contactul radar cu cele două obiecte ce zburau în dandem, cel de-al doilea a manevrat, dispărând cu o viteză de peste 6 Mach în afara atmosferei Pământului. Avionul a inspectat balonul, după care s-a îndreptat spre aeroport pentru aterizare, balonul continuându-și zborul. Deși a existat contact radar și vizual cu cel de-al doilea obiect (semnalul recepționat fiind cel obținut de la un avion mediu curier), nu i s-a putut stabili natura, fiind catalogat ca... posibil balon. Evoluția sa a fost urmărită pe radar până la aproximativ 100 km înălțime. Modul de evoluție nu a corespuns aerodinamicii cunoscute la aparatele de zbor terestre.

Cazul Iulie 1974. Norii negri ai unei posibile confruntări militare se adună deasupra Mării Mediterane. Printr-o lovitură de stat, președintele Ciprului, arhiepiscopul Makarios este înlăturat de la conducerea țării, insula fiind invadată de trupe turcești. Toate țările din zona mediteraneeană și a Mării Negre, prin jocul alianțelor celor două blocuri militare existente la acea dată, NATO și Pactul de la Varșovia, sunt în stare de alertă maximă.

Este de la sine înțeles că într-un asemenea context. spațiul aerian și maritim din zonă, ca și cel învecinat era cercetat prin toate mijloacele (inclusiv radioelectronic), înregistrându-se astfel orice mișcare suspectă. Datorită tensiunii create în

împrejurări menționate, traficul aerian și maritim este grav perturbat.

Dar chiar în această situație tragică, se pare că s-a mai întâmplat ceva, de astă dată, straniu. Am subliniat contextul tocmai pentru a arăta certitudinea fenomenului observat, dată fiind amploarea măsurilor luate cu acel prilej de toate statele din zonă, într-un moment când nimeni nu-și permitea să glumească.

24 iulie, ora 02:15. Pe ecranul unui radar de pe coasta românească a Mării Negre apare un semnal aparținând unei aeronave neidentificate. Se confirmă prezența obiectului respectiv printr-o altă instalație de radiolocație, aflată pe o altă poziție și dispunere, ce lucra pe o frecvență diferită. Deși erau excluse erorile, un al treilea radar certifică existența presupusei aeronave.

Minutele trec și ciudata prezență, ce nu respectă nici un traiect de zbor, nu-și semnalează apartenența și evoluează pe un traiect deosebit de sinuos, cu variații de altitudine și viteză, reușind să alarmeze pe cei ce vegheau la siguranța cărărilor neștiute ale spațiului aerian. S-a luat legătura cu navele aflate în larg, mai aproape de zona unde evolua obiectul neidentificat. Prezența lui este confirmată de două vase ale Marinei Militare, dar numai pe anumite porțiuni de traiect, când obiectul intră în posibilitățile tehnice ale mijloacelor de detectare aflate la bord, fără a se putea determina însă natura sa.

Puțin mai târziu sosește confirmarea că radarele rusești și bulgărești urmăreau de o bună bucată de timp ciudata „aeronavă", după care rușii au renunțat, considerându-l „un balon în derivă", iar bulgarii afirmând că este o aeronavă de luptă antisubmarină decolată de pe una din navele purtătoare din largul Mării Negre.

Evoluția OZN-ului a fost urmărită timp de 37 de minute, în limitele de altitudine confirmate de radioaltimetre, respectiv 500-15.000 de metri, cu viteze ce variau între 0 km/h (staționarea la punct fix) și 4000 km/h. Prezumtivul OZN va dispărea undeva foarte aproape de zona în care se manifestase pentru ultima dată (6.000 metri altitudine și o viteză de 970 km/h.) În perioada observației nici o aeronavă nu s-a aflat în pericol, nu s-au semnalat anomalii în propagarea undelor radio și nimeni nu a revendicat vreun incident aerian în perimetrul unde a fost observat fenomenul.

Mai târziu, câțiva marinari aflați în larg pe nave de luptă, au relatat la data și ora aflate în discuție, evoluția unei ciudate „stele", pe care au urmărit-o minute în șir făcând tot felul de „acrobații" ce s-au finalizat cu o explozie puternică plină până la abundență de lumină și culoare (un adevărat foc de artificii vor spune marinarii).

Tot ei vor povesti (simpla coincidență?) că în perioada respectivă calitatea recepției radio a scăzut până la limite minime, datorită apariției unor puternici paraziți. După cum avea să se constate mai târziu la analiza incidentului, bruiajul se manifestase numai în zona survolată de enigmaticul obiect.

În 1993, la Timișoara, la Eurocon, un cercetător bulgar pasionat de fenomenul OZN relata un incident care, ca dată și zonă, coincidea cu cel prezentat mai sus. El susținea că o navă militară aparținând fostei Uniuni Sovietice ar fi doborât cu o rachetă antiaeriană, în apele internaționale ale Mării Negre, un OZN descoperit și semnalat de radariștii români!!

Cazuistica românească este mult mai amplă dar în economia acestei cărți ne-am oprit numai la cele care au părut mai sugestive relativ la tematica lucrării de față.

US NAVY CONTRA OZN

Obiectele ciudate care evoluau într-un mod foarte neobișnuit, observate de omul de afaceri Kenneth Arnold la 24 iunie 1947, precum și valul de apariții OZN ce a urmat, au avut un serios impact asupra autorităților militare. La început doar intrigate, apoi îngrijorate, acestea au intrat în panică atunci când au început să sosească relatări privind apariția OZN-urilor deasupra bazelor militare și în special în zona hipersensibilă și ultrasecretă White Sands Proving Graund, singurul loc din Statele Unite de unde se lansau rachete mari teste care foloseau rahete germane V-2 și unde exista un radar de putere foarte mare, capabil să urmărească traiectoria acestora. Nu credem că mai este nevoie să amintim că White Sands a fost „incubatorul" viitorului program spațial american.

Doar câteva persoane cunoșteau faptul că în timpul războiului, atât misterioasele „foo-fighters", cât și inexplicabilul fenomen cunoscut sub numele de „rachete-fantomă", fuseseră tratate cu toată seriozitatea, fiind considerate ca potențiale arme secrete; iar aparatele aeriene ce-și făcuseră apariția deasupra teritoriului american și încă într-un număr impresionant puteau fi produsul unei tehnologii ale cărei polibilități erau cu mult peste ce dispuneau Statele Unite la acea dată.

Dacă acestea se dovedeau a fi mânuite de forțe potențial ostile, situația era gravă. Or. a nu lua în serios o asemenea

posibilă amenințare era dovadă de nepăsare crasă și presupunea asumarea unei responsabilități enorme.

Nimeni nu dorea să riște, mai ales că episodul dezastrului de la Pearl Harbour era o rană necicatrizată încă. Așa că, în foarte scurt timp, „farfuriile zburătoare" vor deveni subiectul unor investigații atât oficiale cât și secrete ale US Air Force.

La 16 ianuarie1947, așadar cu cinci luni înainte de episodul Kenneth Arnold (unanim recunoscut ca fiind debutul epocii moderne este fenomenul OZN), în jurul orei 22:30, radarul unui aparat de tip Mosquito aparținând RAF, ce se afla în apropierea coastelor olandeze, a semnalat apariția unei ținte neidentificate. Pilotului i s-a ordonat interceptarea intrusului, dar după o urmărire de aproximativ o oră, perioadă în care distanța dintre cei doi s-a redus treptat, obiectul neidentificat a efectuat o serie de manevre evazive, în mod evident controlate, după care s-a îndepărtat cu mare viteză și a dispărut. Ministerul Aerului al Marii Britanii a etichetat evenimentul ca inexplicabil.

Un caz banal în aparență, dar un număr mare de alte 16 asemănătoare, petrecute în perioada 19 mai-20 iulie 1947, de astă dată pe teritoriu american, au construit baza unui studiu efectuat de lt. col. Donald Springer, de la Baza Aeriană Hamilton.

Datat 30 iulie, acesta arată că zece dintre semnalări avuseseră loc ziua, în aproapte toate cazurile martorii fiind persoane cu experiență în domeniul aviatic. Într-o anexă a studiului, Springer nota: „Aceste farfurii zburătoare nu sunt deloc rodul imaginației sau produsul unor fenomene naturale. Cu adevărat, *ceva* zboară".

Chiar dacă numărul observațiilor a scăzut drastic spre sfârșitul verii anului 1947 sau, mai bine spus, mass-media dovedea mai multă reticență în a face cunoscute poveștile

cu OZN-uri, autoritățile militare analizau cu toată seriozitatea datele și comentariile unor persoane cu experiență, precum lt. col. Springer..

Astfel că, la 23 septembrie 1947, generalul locotenent Nathan Twining îi trimitea un memoriu gemeralul de brigadă George Schulgen, ofițer de informații al Army/Air Force. Prezentând într-un alt capitol extrase importante din acest document, acum ne vom limita doar la a aminti faptul că Twining își exprima convingerea că „fenomenul raportat (apariția OZN) este un lucru real" și solicita inițierea unui proiect secret care să studieze datele și informațiile pe baze bine stabilite, iar rezultatele să fie puse la dispoziția tuturor departamentelor guvernamentale interesate de acest subiect.

Sugestiile lui Twining au fost sprijinite de Schulgen, astfel că, la 30 decembrie 1947, șeful Marelui Stat-Major. General-maior Craigie, a ordonat crearea *Proiectului Sing*. Considerat de o importanță majoră, acesta a primit codul de prioritate 2 A și a fost cu sediul la *Wright Field* (care ulterior se va numi *Wright Patterson AFB*). Sarcina A.M.C. (rebotezată mai târziu *Air Technical Intelligence Center*) era aceea de a aduna, colecta, evalua și a distribui agențiilor guvernamenatale și departamentelor interesate toate informațiile privind observațiile și fenomenele din atmosferă care ar putea fi interpretate ca potențiale amenințări la adresa securității naționale.

Proiectul Sing a angajat diferiți experți, de la ofițeri de informații însărcinați cu culegerea datelor, până la consultanți științifici, cărora li s-a cerut să comenteze cazurile semnalate.

Unul dintre primii angajați a fost un tânăr astronom, pe atunci la Universitatea Ohio, care mai târziu, avea să devină profesor la Northwestern University : J.Allen Hynek . Așa cum era să se recunoască mai tîrziu cooptarea sa în cadrul

Proiectului Sing s-a datorat scepticismului său total în privința veridicității fenomenului OZN o atitudine ce convenea de minune autorităților și faptului, amuzant, că printr-o întâmplare fericită, la momentul respectiv locuia relativ aproapte de *Wright Field*. Fără îndoială, această invitație i-a schimbat viața.

Proiectul Sing și-a început activitatea în mod oficial la 22 ianuarie 1948. Unul dintre primele cazuri investigate a fost misterioasa moarte a căpitanului USAF Thomas F. Mantell jr., survenită la 7 ianuarie 1948, în timp ce se afla în urmărirea unui OZN. Evenimentele ce aveau să conducă la acest final tragic au început în jurul orei 13:15. Poliția rutieră a statului Kentucky a comunicat telefonic bazei aeriene Godman faptul că mai mulți locuitori ai unui mic orășel aflat la 10 km est de Louisville au semnalat apariția pe cer a unei nave ciudate.

După aproximativ un sfert de oră, polițiștii au telefonat din nou, spunând că relatări ale apariției ciudatei nave soseau acum din localități aflate la vest de Lousville. Martorii descriau obiectul ca având o formă circulară, cu un diametru de aproximativ 80-90 de metri și se deplasa cu o viteză foarte mare.

Operatorii aflați în turnul de control al bazei nu aveau nici un semnal pe ecranele radar. Așa că, din relatări, ofițerii bazei au dedus că OZN-ul, dacă își menținea direcția est-vest, ar fi trebuit să treacă la N de bază. Supoziția lor s-a dovedit corectă, în jurul ore 13:45 obiectul trecând pe deasupra bazei. A fost observat de ofițerul de informații al bazei, că și de alte persoane, care însă nu au reușit să-l identifice.

În jurul orie 13:30, baza Goodman s-a apropiat o patrulă a Gărzii Naționale, comandată de căpitanul Mantell. Acesteia

i s-au comunicat coordonatele locului unde se găsea obiectul acum staţionat şi i s-a cerut să se apropie şi să-l identifice.

În jurul orei 14:30, de Baza Godman s-a apropiat o patrulă aeriană a Gărzii Naţionale, comandată de căpitanul Mantell. Acesteia i s-au comunicat coordonatele locului unde se găsea obiectul acum staţionat şi i s-au cerut să se apropie şi să-l identifice. Datorită lipsei de combustibil, unul dintre avioanele patrulei s-a văzut nevoit să se întroarcă la baza de care aparţinea, Standiford AFB. Celelalte aparate au urcat la altitudinea de 4000 de metri şi au pornit spre obiect. La ora 14:45, Mantell a chemat turnul de control:

„Văd ceva ce se află în faţă şi puţin deasupra mea. Ne continuăm ascensiunea." Vorbele lui aveau să fie confirmate de toţi cei aflaţi în turnul de control în acele momente. De aici, însă, lucrurile devin neclare: potrivit unor martori Mantell ar fi chemat din nou turnul de control şi ar fi comunicat " Am observat vizual obiectul . Pare a fi metalic şi de dimensiuni enorme. ....acum începe să urce

„Apoi timp de aproximativ 25 de minute, el şi celelalte două apartate rămase încearcă fără succes să se apropie de „ intrus" care se pare că se înalţă cu o viteză egală cu cea a avioanelor. La altitudinea de 5000 de metri , Mantell rămîne singur celelalte două avioane ale patrulei renunţînd la urmărire datorită faptului că rezervoarele lor erau aproape goale. În difuzoarele turnului s-a auzit pentru ultima dată vocea lui Mantell " „Urc la 6000 de metri"

De aici, însă, lucrurile devin iar neclare. Potrivit altor martori, pilotul ar fi adăugat că odată ajuns la această atitudine va fi nevoit să renunţe, deoarece instalaţia de oxigen nu funcţiona. Câteva minute mai târziu, aparatul s-a prăbuşit, resturile contorsionate împrăştiindu-se pe o suprafaţă de 3 km pătraţi, într-o zonă situată la SV la oraşul Franklin.

Raportul comisiei de anchetă a Forțelor Aeriene concluziona că pilotul își pierduse cunoștința datorită lipsei de oxigen, întrucât zburase la o înălțime superioară celei de siguranță, în încercarea de a atinge... planeta Venus (!).

Declarațiile a două persoane, dintre care una era de profesie astronom, cum că pe cer în acele momente se găsea un balon meteo, a determinat echipa *Proiectului Sign* să urmărească această pistă. Investigațiile au scos la iveală faptul că în acea perioadă, la baza aeriană Clinton County, amplasată undeva în nordul statului Ohio, se afla în derulare un proiect secret de lansare a baloanelor-sondă de tipul Skyhook. Și cum datorită curenților atmosferici un balon lansat de la acea bază putea fi observat de la Baza Godman, chiar dacă se afla la 200 km. S-a emis ipoteza că Mantell ar fi urmărit un astfel de balon.

Începând cu anul 1947, CIA, USAF și US Navy au conceput un program strict secret de spionare a țărilor din estul Europei, folosind pentru aceasta baloane gigant, parțial teleghidate, echipate cu camere de televiziune, aparatură foto și de cercetare radioelectronică.

Ideea era, de a lansa aceste baloane din Europa de vest, la mari înălțimi, pentru a fi inaccesibile instalațiilor antiaeriene și avioanelor de vânătoare ale epocii, și folosind curenții de aer, iar după o derivă lungă deasupra statelor din Europa, baloanele să fie recuperate în Japonia unde, la un semnal, aparatura de filmare, înregistrase sau cel puțin casetele să fie parașutate, după care balonul să se autodistrugă.

Se spera ca în acest fel să se poată obține o serie de informații asupra dispozitivului de apărare și al construcțiilor militare secrete ale țărilor din estul Europei și ale Uniumii Sovietice, în special din Siberia.

Programul militar a fost dezvoltat prin experimente cu o serie de baloane stratosferice folosite în scopuri exclusiv științifice, diferența esențială fiind forma geometrică a seriei destinată misiunilor de spionaj

O ipoteză seducătoare pentru sceptici, numai că două aspecte pun la îndoială această posibilitate. Prima ar fi aceea că foarte puțini dintre cei ce-l cunoșteau pe Mantell și l-ar fi imaginat pe acesta urmărind timp de 20 de minute un balon, fără a realiza ce este acesta. Unul dintre prietenii săi avea să declare investigatorilor *Proiectului Sign* că era unul dintre cei mai prudenți piloți pe car îi cunoscuse și nu și l-ar fi putut imagina neglijându-și rația de oxigen.

„Singurul lucru la care mă gândesc este că urmărea un lucru pe care l-a considerat a fi important decât viața sau familia sa." Al doilea aspect era acela că toate persoanele ce fuseseră implicate în programele Skyhook, și care pretindeau că își pot aminti totul despre activitatea de la Clinton County, erau lovite brusc de o amnezie totală atunci când venea vorba de 7 ianuarie.

„Undeva în arhivele Forțelore Aeriene sau în cele ale Marinei nota Ruppelt în cartea sa,, *„Raport asupra Obiectelor Zburătoare Neidentificate*" există date ce vor demonstra dacă la 7 ianuarie 1947 a fost lansat sau nu vreun balon de la Clinton County AFB. Eu nu am reușit să le găsesc."

Aparițiile ciudatelor obiecte într-un număr atât de mare i-a determinat pe investigatorii *Proiectului Sign* să se întrebe dacă acestea ar putea fi produsul unei tehnologii alta decât cea terestră. Cea mai mare parte a rapoartelor descriau OZN-ul sub forma unor discuri, cu diamentrul de zece ori grosimea centrului, având un dom central.

Potrivit relatărilor, ele se deplasau adesea în formație și puteau fi urmărite atât vizual, cât și cu ajutorul instrumentelor

(radar sau teodolit). Au mai fost semnalate obiecte având o formă eliptică sau de trabuc, unele având două puncți recunoscute ușor după cele două rânduri de ferestre (hoblouri).

Toate acestea se deplasau cu o viteză foarte mare, fiind capabile de accelerări fulgerătoare și schimbare instantanee a direcției. Teoria potrivit căreia OZN-urile ar putea fi rachete sovietice a fost repede înlăturată; era ridicol ca cineva să își imagineze că Uniunea Sovietică și-ar testa astfel de dispozitive de zbor deasupra teritoriului american, când o putea face foarte bine în imensitatea teritoriului său.

Așa că, treptat-treptat, eliminând rând pe rând ipotezele, în rândurile investigatorilor și-a făcut apariția o idee fantastică la prima vedere, dar singura valabilă în opinia lor: tehnologia aflată în spatele OZN-urilor nu avea origine terestră, ci extraterestră. Cu alte cuvinte, OZN-urile erau nave venite din spațiu. Cei ce nu agreau această idee erau ferm convinși că observațiile erau reale, dar consituiau identificări eronate ale unor lucruri obișnuite, cum ar fi avione sau stele.

Timp de mai multe luni, cele două tabere s-au situat pe poziții inflexibile. Incidentul petrecut la 24 iulie 1948, în care au fost implicați piloții Clarece Chiles și John Witted părea că va înclina balanța în favoarea aripii „pro-ET". Potrivit celor spuse de Edward Ruppelt, cel care nu peste multă vreme avea să devină primul conducător al *Proiectului Blue Book*, această întâmplare „i-a zguduit (pe conducătorii militari) mai mult decât o făcuse incidentul Mantell.

La acea dată, în jurul orei 2:45 A:M., Clarence Chiles și John Witted, aflați la manșa unui DC-3 al Companiei Eastern Airlines, într-un zbor regulat de la Houston la Atlanta, au zărit în fața lor o lumină neidentificată ce se apropia rapid de ei pe o traiectorie de coliziune.

Cu foarte puţin timp înainte de impact, Chiles a virat brusc la stânga, OZN-ul trecând fulgerător la numai 200 de metri de avion, după care s-a înălţat extrem de repede şi a dispărut. Cu toată gravitatea situaţiei în care se aflaseră, cei doi au reuşit să observe obiectul: el aducea cu fuselajul unui vaion B-29, partea inferioară emitea o lumină albastră intensă, iar în partea posterioară se întindea un jet portocaliu de aproximativ 15 metri lungime. Obiectul avea pe fuselaj două rânduri de „ferestre" prin care se putea zări o lumină albastră (un caz asemănător s-a petrecut doi ani mai târziu, la 31 martie 1950, când pilotul unui alt aparat de tipul DC-3 a evitat coliziunea cu un OZN despre care s-a presupus că ar fi avut o o formă de disc datorită aranjamentului circular a 8 sau 10 hublouri, fiecare având o strălucire alb-albăstruie ce părea a proveni din interior).

La doar câteva minute după întâlnirea aeriană avută de Chiles şi Witted, un martor aflat la baza aeriană Macon, Georgia a relatat despre apariţia unei lumini extrem de strălucitoare ce a trecut pe deasupra sa cu o viteză foarte mare. Declaraţia martorului de la Macon AFB, la care s-a adăugat mărturia unui alt pilot care observase apariţia unei stele strălucitoare aflată în mişcare, în acelaşi timp în acelaşi timp în cre DC-3-ul era „vizitat de OZN, a convins că fenomenul OZN este un lucru real, ce implică prezenţa unor obiecte fizice în mişcare, şi necesită o examinare foarte serioasă.

La mai puţin de două săptămâni de la cele petrecute, grupul de investigatori ai *Proiectului Sign* a redactat o „Evaluare a Situaţiei".

Trecând în revistă întreaga istorie a fenomenuli OZN, începând cu enigmaticele „fireballs" din timpul războiului, continuând cu fenomenul „rachetelor-fantomă" şi terminând

cu observațiile făcute deasupra teritoriului american înainte de 1947, pornind de la faptul că OZN-urile ar poseda un anumit fel de tehnologie, colectivul *Proiectului Sign* a exclus posibilitatea ca acestea să aibă origine terestră și a emis ipoteza că ar putea fi „lucruri" extraterestre.

Cazul Chiles-Witted era piesa de rezistență a acestei teorii. La 5 august 1948 această sinteză a ajuns la Statul Major al Forțelor Aeriene, la șeful Statului Major, generalul Hoyt Vandenberg. Cu toate că unii ofițeri și chiar generali erau ferm convinși că extratereștrii examinau deja planeta noastră și insistau pe lângă general să pregătească publicul pentru dezvăluirile necesare, Șeful Statului Major a respins toate dovezile necesare, prezentate și a dezavuat această „estimate", considerând că „lipsesc dovezile" (!).

Acest lucru a condus la apariția, în cadrul proiectului, a unei noi modalități de a investiga cazurile OZN: toate relatările OZN vor fi considerate erori de interpretare. Mai mult chiar, angajații proiectului, împreună cu agenți FBI și ai unor servicii ale poliției vor verifica viața personală a martorilor OZN pentru a descoperi dacă aceștia sunt demni de încredere.

Cei mai mulți din anturajul proiectului au văzut în acest mod de abordare un avertisment că nu era înțelept să aducă în discuție cazurile OZN. Și, mai mult decât atât, pe canale neoficiale s-a aflat că Evaluarea Situației fusese distrusă prin ardere, din ordinul generalului Vandenberg. Cu toate acestea, se pare că au existat câteva copii-pirat ce au circulat în diverse cercuri, una din ele fiind citită de Edward Ruppelt, patru ani mai târziu, când era deja conducăto al *Proiectului Blue Book*.

Echipa ce se declarase partizana variantei extraterestre a fost îndepărtată din cadrul proiectului. Odată cu acesta, investigarea oficială a fenomenului OZN avea să intre într-o

nouă etapă, foarte controversată și mult discutată: etapa negării cu orice preț.

La 11 februarie 1948, *Proiectul Sign* este rebotezat *Proiectul Grudge*. Sarcina principală a acestuia era de a nega sau de a se găsi explicații „convenționale" tuturor observațiilor de tip OZN și de a face investigații amănunțite asupra tuturor persoanelor ce raportau aceste apariții și nu asupra fenomenului raportat. Se spune că „motorul" *Proiectului Grudge* l-a constituit descoperirea unor greșeli în calcularea vitezei unei ținte neidentificate făcute de un operator radar, el atribuind acesteia o valoare mai mare decât cea reală.

Era exact ceea ce așteptau detractorii fenomenului, care găsiseră „capătul de ață" necesar discreditării întregului fenomen. În fapt, Forțele Aeriene jucau, cum se spune, la două capete: pe de o parte minimalizau importanța relatărilor OZN, iar pe de altă parte refuzau să elibereze orice informație referitoare la acestea. S-a sugerat faptul că Forțele Aeriene nu doreau ca prea multe persoane să urmărească îndeaproape relatările OZN, căci intenționau să țină sub control orice activitate legată de cercetarea fenomenului.

Clasificând ca secrete rapoartele OZN, în special pe cele considerate „observații autentice", se împiedica astfel inițiera unor studii și cercetări venite din partea unor oameni de știință independenți și implicit, apariția oricărei concluzii care nu s-ar fi încadrat în linia oficială. De altfel, s-au luat în considerare numai rapoartele OZN făcute de ofițeri ai Forțelor Aeriene, pentru investigarea acestora folosindu-se numai personal științific aflat sub controlul Forțelor Aeriene.

Concomiten cu aceste activități, autoritățile, sub masca *Proiectului*, au lansat o puternică campanie de presă, al cărei scop era acela de a convinge opinia publică de faptul că

OZN-urile nu reprezentau nimic neobișnuit sau extraordinar. Astfel, în primăvara anului 1949, Sydney Shalett, ziarist la *Saturday Evening Post*, atacă, în două articole, întreaga noțiune de OZN. El considera că toate observațiile de acest fel erau erori, falsuri optice, iar cercetarea lor o simplă pierdere de vreme.

Cu toate acestea, relatările privind aparițiile OZN continuau, punându-se întrebarea dacă nu cumva tocmai articolele au fost declanșatorul avalanșei de rapoarte. Forțele Aeriene au dat publicității o declarație în care se spunea că toate observațiile erau produsul unei isterii în masă și ale unor identificări eronate ale unor fenomene naturale. Totuși, pentru toată lumea era clar că ofensiva a cărei scop era să „îngroape" fenomenul OZN, eșuase.

La numai șase luni după inițierea sa așadar, în august 1949 *Proiectul Grudge* își prezenta raportul final. Aici își găseau locul 244 de observații ce încercau a fi explicate cu sriozitate ca fiind simple evenimente naturale. Totuși, în final, se recunoștea că 56 dintre acestea nu se mai puteau preta la o explicație.

Raportul mai concluziona, dar fără a oferi nici o dovadă în acest sens, că aceste întâmplări inexplicabile erau rezultatul unor aberații de natură psihologică din partea observatorilor. Se recomanda ca studiul OZN să fie abandonat, căci existența unei astfel de activități ar putea încuraja publicul să creadă că fenomenul este real. „Totul era evaluat pornindu-se de la premisa că OZN-urile nu pot exista" explică Edward Ruppelt perioada „Grudge".

Această drastică schimbare a atitudinii oficiale este tot atât de greu de explicat, pe cât le-a fost de greu multor persoane care știau ce se petrecea în interiorul *Proiectului Sign*, să o accepte. Și aceasta, în pofida faptului că: „...raportările de apariții OZN continuau să sosească într-o medie de 10 pe lună,

dar ele nu erau verificate sau cercetate. Cele mai multe erau înlăturate de start." Începuse, astfel, cum bine remarca dr.J. Allen Hynek, perioada nefastă a atitudinii Forțelor Aeriene față de problema OZN. Nefastă și ciudată în același timp, USAF considerând că materialele de factură „strict secretă", deci inaccesibile publicului larg... nu existau.

La 27 decembrie 1949, Forțele Aeriene au anunțat încheiera oficială a investigațiilor OZN în cadrul ***Proiectului Grudge***, arhiva acestuia fiind depozitată, iar cea mai mare parte a personalului fiind transferat. În luna martie a anului 1950, revista TRUE publica o poveste adevărată, în care rolul principal îl dețineau... farfuriile zburătoare, adică tocmai acele obiecte care, potrivit autorităților, nu existau.

Autorul materialului era comandantul Robert Mc Laughlin, ofițer de marină și expert în rachete, care se afla în serviciul activ la baza *White Sands Provind Ground*. La 24 aprilie 1949, împreună cu alți ingineri, el pregătea lansara unui balon meteo ce urma să determine viteza și traiectoria curenților atmosferici. Când operatorul ce deservea teodolitul și-a plasat instrumentul astfel încât să poată urmări balonul, și-a făcut apariția un obiect straniu.

Mc Laughlin l-a descris ca având o formă eliptică, cu un diametru de aproximatic 32 de metri. OZN-ul se deplasa la o altitudine de aproximativ 90 de km, cu o viteză calculată la valoarea estimativă de 28.000 km/h. la un moment dat, obiectul s-a înălțat brusc și a dispărut în înaltul cercului cu o viteză de „numai" 14.000 km/h. potrivit mărturiei ofițerului, obiectul a fost vizibil aproximativ un minut, toți cei ce l-au văzut afirmând că avea o culoare albă.

Mc Laughlin era convins că aceasta era o farfurie zburătoare și concluziona că „aceste discuri sunt nave spațiale venite de pe o altă planetă".

Observația de la *White Shands* avea o greutate aparte, căci erau implicate persoane cu o pregătire specială: un ofițer de marină cu o bogată experiență secondat de o echipă de ingineri și tehnicieni. Explicația de tipul „balon" a fost foarte repede și cu fermitate respinsă de Mc Laughlin. El a afirmat că după aproximativ un sfert de ceas a fost lansat un al doilea balon meteo, al cărui comportament a fost net diferit de cel al obiectului neidentificat observat anterior.

Cele relatate de ofițer au căpătat o și mai mare credibilitate atunci când s-a aflat că marina americană îi permisese acestuia să relateze ceea ce văzuse, chiar dacă acest lucru venea în totală contradicție cu concluziile la care ajunseseră Forțele Aeriene în cadrul *Proiectului Grudge*. Sau, poate,... tocmai de aceea!

Foarte curând, zona de testări a rachetelor de la *White Sands* a fost din nou survolată de un obiect zburător neidentificat. Aici, datorită specificului ei, exitau numeroase cineteodolite, legate între ele printr-un sistem telefonic ce permitea monitorizarea obiectelor ce se deplasau cu mare viteză, la altitudini superioare. La 27 aprilie 1950, la scurt timp după încheierea unui test, tehnicienii Forțelor Aeriene au observat un obiect ce traversa cerul cu o viteză uriașă.

Datorită faptului că testul se încheiase, cele mai multe dintre camerele de luat vederi aveau pelicula consumată, doar una singură reușind să înregistreze câteva secvențe cu OZN-ul înainte de dispariția acestuia. Imaginile arătau numai un obiect închis la culoare, mai mult o pată neagră, dar faptul că cineteodolitul înregistrase, demonstra că obiectul respectiv se deplasa. O lună mai târziu, în timpul unei alte testări, s-a produs un eveniment asemănător, de astă dată însă operatorii reușind să înregistreze câțiva metri de peliculă, pe care apărea un obiect luminos, strălucitor, ce se deplasa foarte repede.

Pelicula a fost analizată de un grup special ce avea ca sarcină cercetarea și evaluarea materialului fotografic. Ei au reușit să determine că obiectul se afla la o altitudine de 30.000 de metri și avea o viteză de deplasare de 3.200 km/h. cu toate că aceste cifre erau numai aproximative, ele demonstrează faptul că ceva solid se deplasase prin aer și o făcuse foarte repede.

Totuși, lipsea un lucru: o fotografie clară a unui OZN. Această situație nu avea să mai dureze mult.

La 11 mai 1950, Paul Trent, un fermier din localitatea McMinville, Oregon, a reușit să facă două fotografii ale unui obiect ce staționa pe cer, care aducea extrem de mult cu o farfurie zburătoare. În jurul orei 7:30, soția lui Trent ieșise să-și hrănească iepurii, când a văzut pe cer, deasupra casei, un obiect metalic în formă de disc. Și-a strigat soțul să vină repede afară cu aparatul de fotografiat.

El a reușit să facă două fotografii înainte ca obiectul să se pună în mișcare și să dispară. Aceste clișee, denumite de-acum înainte „fotografiile McMinville" au făcut subiectul unei amănunțite investigații, atât din partea partizanilor fenomenului OZN, cât și a detractorilor și a investigatorilor Forțelor Aeriene ce lucrau pentru *Comisia Condon*. Fără a intra prea mult în amănunte, să punctăm doar faptul că fotografiile au rezistat tuturor încercărilor de a evidenția vreo fraudă, inclusiv analizelor computerizate. Dar cazul ce va bulversa, pur și simplu, staff-ul forțelor Aeriene, se va petrece anul următor.

AFACEREA LUBBOCK a demarat în seara zilei de 25 august 1951, când un salariat al corporației Sandia, o companie ultrasecretă aparținând Comisiei pentru Energie Atomică, a Statelor Unite, aflat în grădina casei sale din Albuquerque, New Mexico, a observat pe cer un aparat aerian

de dimensiuni considerabile ce se deplasa lin și fără a face nici cel mai mic zgomot.

Mai târziu, el a descris obiectul ca având forma unei aripi zburătoare, de încă o dată și jumătate mai mare decât un bombardier B-29, ce avea șase până la opt lumini strălucitoare situate pe spatele aripilor. În aceeași zi, doar 20 de minute mai târziu, patru profesori al Colegiului Tehnic din localitatea Lubbock un geolog, un fizician, un chimist și un inginer petrolist au văzut o formațiune de lumini, mai precis între 15 și 30 de lumini separate, având o culoare verde-albăstruie, ce se deplasa de la nord la sud într-o formațiune semicirculară.

La 31 august, două femei ce se aflau la bordul unui autoturism, la 100 km NE de Lubbock, au observat un obiect în formă de pară, aflat la aproximativ 15 metri în fața lor, situat la o înălțime de circa 30-40 de metri, ce se deplasa încet către est cu o viteză mai mică decât cea a unui avion ușor. Una dintre acestea, soție a unui ofițer al Forțelor Aeriene, mai familiarizată cu tipurile și dimensiunile aparatelor aeriene, a susținut în mod ferm că obiectul, de dimensiunile unui bombardie B-29, avea hublouri de jur-împrejur și se deplasa fără zgomot, în direcție contrară vântului. La un moment dat, obiectul și-a mărit viteza și printr-o mișcare spiralată s-a înălțat foarte rapid și a dispărut în înaltul cerului.

În aceeași seară, Carl Halt jr., un fotograf amator, a reușit să facă cinci fotografii, rămase celebre, ale unei formațiuni de obiecte luminoase, de culoare verde-albăstruie, având forma literei V întoarsă, ce se deplasa pe cer, în apropierea aceleiași localități Lubbock. Imaginile au fost analizate de specialiști ai laboratorului de Cercetare Foto de la baza aeriană Wright-Paterson. Rezultatele au arătat că luminile au străbătut aproximativ 120 grade de cer cu valoare unghiulară măsurată de cei patru profesori ai Colegiului din Lubbock.

Luminile erau mai strălucitoare decât stelele înconjurătoare, această neobișnuită intensitate putând fi cauzată de o sursă luminoasă extrem de puternică, având o culoare situată aproape de infraroșu. Potrivit raportului Laboratorului, la vrema respectivă nu exitsta nici un obiect aerian cu asemena caracteristici.

Dosarul Lubbock a fost studiat și de un grup de experți în rachete, fizicieni atomiști și ofițeri ai serviciilor de informații. Cu toții au fost convinși că mărturiile corespundeau unui fenomen real, observațiile se datorau prezenței unui obiect solid, enorm, având mai degrabă o formă de bumerang, ce prezenta o serie de mici orificii reactive de-a lungul marginilor.

La 10 septembrie 1951, în jurul orei 11:10, un operator radar făcea o demonstrație practică în fața unui grup de vizitatori de rang înalt. După ce a monitorizat un obiect zburător aflat la o distanță de aproximativ 10.000 de metri de stație, operatorul a comutat sistemul de urmărire automată.

Dar, spre marea surpriză a celor prezenți radarul nu a reușit să-l încadreze, iar în confuzia ce a urmat, operatorul radar a comunicat celor de față că obiectul în cauză se deplasa cu o viteză ce depășea capacitatea radarului, ceea ce însemna că se deplasa mult mai rapid decât orice tip de avion cunoscut la acea dată.

De altfel, după aproximativ 3 minute, OZN-ul a dispărut. Această observație a rămas fără explicație. Serviciul Meteo a declarat că nu fuseseră semnalate indicii ale vreunei inversii de temperatură care, datorită faptului că lumina ce pătrunde în astfel de zone suferă o deformare, ar putea da naștere la forme mișcătoare ciudate sau ar putea chiar genera semnale radar false.

Douăzeci și cinci de minute mai târziu, pilotul unui avion

reactor de antrenament de tipul T-33, având ca pasager un maior al Forțelor Aeriene, ce evolua la 6.000 de metri altitudine, a observat un obiect discoidal argintiu, ușor estompat, ce evolua la o altitudine inferioară a aparatului. Pilotul l-a descris ca având un diametru cuprins între 10 și 15 metri. Când obiectul a coborât spre sol, pilotul l-a urmat, dar când s-a apropiat, OZN-ul s-a oprit brusc, a rămas nemișcat preț de câteva clipe și a țâșnit deodată, a făcut un viraj de 120 grade și a dispărut. Maiorul, aflat la bordul avionului, a confirmat întocmai această întâlnire.

În aceeași zi, la ora 15:15, centrul de urmărire radar de la baza aeriană Fort Monmouth, primește un ordin expres de la cartierul general, prin care i se cerea să monitorizeze un „neidentificat" ce evolua la foarte mare altitudine, deplasându-se spre nord, aproximativ în aceeași direcție în care dispăruse și OZN-ul observat de pilotul avionului de antrenament și de pasagerul acestuia.

Un radar de tipul „*lock-on*" * a determinat faptul că OZN-ul călătorea cu o viteză nu foarte mare, la o înălțime de 28.000 de metri și putea fi observat sub forma unei pete argintii. La vremea respectivă nici un aparat aerian cunoscut nu putea să evolueze la o asemenea înălțime. În dimineața zilei următoare, două stații radar au înregistrat deplasarea unui alt obiect neidentificat care se înălța, parcurgea orizontal o distanță oarecare, apoi cobora și se înălța din nou, toate aceste mișcări producându-se într-un mod mult prea rapid pentru a putea fi urmărit de radarul automat.

În aceeași după-amiază, radarul a înregistrat un alt OZN care, timp de câteva minute s-a deplasat încet, după care și-a mărit vieza și a dispărut.

---

* Acest tip de radar determină trei coordonate: azimutul, distanța înclinată, și înălțimea sau unghiul de înclinare al „ țintei „.

Toate aceste observaţii radar sau vizale s-au făcut în apropierea localităţii Lubbock, astfel că în seara zilei de 11 septembrie 1951, în zonă au sosit doi ofiţeri ai *Air Techincal Intelligence Center* de la baza *Wright-Patterson*. Cei doi au lucrat zi şi noapte, interogând pe toţi cei implicaţi în observaţii: piloţi, operatori radar, tehnicieni, instructori de zbor. 48 de ore mai târziu, cei doi şi-au prezentat raportul generalului-maior Cabell, şeful departamentului de informaţii al Forţelor Aeriene, ca şi altor ofiţeri cu funcţii de răspundere.

Această informare a fost înregistrată pe bandă audio care, datorită a ceea ce se spunea şi care se pare că era mai mult decât „fierbinte", mai târziu a fost distrusă din ordin.

Fără îndoială că toate aceste observaţii, în special cele de la declanşarea unei noi investigaţii OZN, de astă dată mult mai serioasă, sau cel puţin aşa să pară, astfel că în aprilie 1952, *Proiectul Grudge*, care se afla în agonie, a fost rebotezat *Proiectul Blue Book*, iar conducător al acestuia a fost desemnat căpitanul Edward J.Ruppelt.

Pilot cu o remarcabilă activitate în timpul celui de-al doilea război mondial; el şi-a desfăşurat activitatea la baza aeriană *Wright-Patterson*. Ca şi predecesorii săi, nici el nu era un partizan al existenţei farfuriilor zburătoare; în schimb era un investigator meticulos şi era convins că OZN-urile reprezentau un subiect ce merită a fi cercetat. Fusese adus în fruntea proiectului, după cum avea să mărturisească mai târziu, „doar pentru câteva luni şi doar pentru a pune lucrurile în ordine".

Nu i-a trebuit, însă, prea mult timp pentru a-şi da seama că se petrecea un lucru neobişnuit şi foarte curând avea să prezinte propuneri privind îmbunătăţirea substanţială a modului de culegere şi prelucrare a informaţiilor, ca şi alocarea de personal suplimentar. În cercurile înalte şi

influente de la Pentagon Ruppelt era privit cu foarte multă bunăvoință. Unii credeau și sperau că îi va scăpa odată pentru totdeauna de problema OZN-urilor.

Alții, e drept, mai reduși numeric, dar la fel de influenți, erau siguri că în spatele aparițiilor OZN se ascundea invazia unor forțe ostile, iar Ruppelt era cel mai în măsură să dovedească acest lucru.

Cele două facțiuni, de voie, de nevoie, își dau astfel mâna și îl sprijină pe Ruppelt în satisfacerea cererilor sale și, ca urmare, proiectul devine mai activ și mai responsabil decât precedentele.

Au fost puse la punct formulare standardizate ce au fost trimise tuturor bazelor aeriene și centrelor de comandă. Pentagonul emite un ordin prin care orice bază USAF de pe tot cuprinsul globului este obligată să raporteze prompt orice observație OZN și să acorde tot sprijinul celor însărcinați cu investigarea acesteia.

În funcția de consultant științific al *Proiectului Blue Book*, Ruppelt l-a menținut pe dr. Haynek, chiar dacă tendința acestuia era aceea de a considera originea OZN terestră și naturală. Profesorul rămânea unul dintre oamenii de știință de vârf și, în plus, deținea un neprețuit bagaj de cunoștințe referitoare la primele observații OZN.

După o scurtă perioadă în care relatările OZN au fost investigate sub egida *AERIAL PHENOMENA GROUP*, în martie 1952 ia ființă *Proiectul Blue Book.** „Ranchiuna nu se mai potrivea avea să explice Ruppelt numele de cod *Blue Book* venea de la titulatura dată testelor din licee. Ca și

* Pe larg în Lucrarea lui Mandics Gyorgy Omul și Universul și în lucrarea : OZN O sfidare pentru rațiunea umană, Ion Hobana, Julin Weverbergh, Editura Enciclopedică Română, Colecția" „Enciclopedia de buzunar, București ,1971

acestea, proiectul avea din abundență probleme ce dădeau naștere la numeroase confuzii."

Fusese instituit un nou sistem de cooperare cu presa, *Blue Book* emițând, în mod regulat, communicate de presă în care erau prezentate pe larg atât relatările privind aparițiile OZN-urilor, cât și stadiul în care se afla investigarea acestora.

Ruppelt a luat foarte în serios observațiile OZN, dar, după uriașul val de aparitii din iulie 1952, al cărui epicentru a fost coasta de est a Statelor Unite și, în mod special, capitala Washington, când a fost împiedicat prin diverse mijloace să-și desfășoare activitatea, a devenit convins că *Proiectul Blue Book* îi erau ascunse o mulțime de date și informații, iar martorii erau intimidați și obligați ori să-și modifice declarațiile, ori să nu spună absolut nimic. Devenea din ce în ce mai evident că prietenii din Pentagon îi întorseseră spatele.

În septembrie 1952, Ruppelt și echipa sa au cercetat observațiile OZN efectuate în timpul operațiunii MAINBRACE, cărora nu le-au putut găsi nici o explicație. Acest lucru l-a determinat pe Ruppelt să-și imagineze un plan prin care s-ar fi putut rezolva misterul OZN, dacă nu în întregime, măcar în parte.

Avându-l ca susținător pe generalul Garland care mai târziu avea să devină șef al *Air Technical Intelligence Center* el a solicitat înființarea unor puncte de observare vizuală în toată regiunea sudică a Statelor Unite, zonă în care se efectuau mai multe observații OZN decât în oricare alt loc. Acestea urmau să fie echipate cu dispozitive concepute special și interconectate printr-un sistem de interfon instantaneu. În acest mod, cel puțin două stații diferite puteau monitoriza același obiect zburător, din compararea datelor putându-se astfel determina cu exactitate atitudinea, viteza și caracteristicile OZN-ului.

De asemena, fiecare punct urma să fie dotat cu echipament special pentru măsurarea căldurii degajate în urma trecerii fiecărui corp, a oricărei distorsiuni a câmpului magnetic și a nivelului de radiații în momentul observației.

Era prima dată când un sistem științific de o asemenea amploare era propus Forțelor Aeriene. Potrivit estimărilor, odată adoptat, sistemul permitea urmărirea, fotografierea și măsurarea obiectelor zburătoare neidentificate cu o precizie nemaiîntâlnită.

În decembrie 1952, US Navy pregătea detonarea primei bombe cu hidrogen și unii ofițeri superiori, amintindu-și de obiectele zburătoare neidentificate văzute în timpul Operațiunii *Mainbrace*, desfășurată în Marea Nordului, i-au solicitat lui Ruppelt să se deplaseze în zona de testare și să-și organizeze rețeaua de observație. Dar, câteva zile mai târziu, din motive niciodată explicate, lui Ruppelt i se contramandează plecarea.

Ceea ce este interesant e faptul că acest sistem de urmărire a OZN-urilor, niciodată utilizat de Ruppelt, a fost utilizat, cu doar câteva mici modificări, în 1970, în cadrul *Operațiunii Aeneid*, ce avea drept scop monitorizarea observațiilor OZN efectuate în Marea Britanie, în special pe coasta de est a insulei. Mai pe larg despre această operațiune, vom vorbi într-un alt capitol.

Dezamăgit de faptul că se urmărea limitarea severă a investigațiilor OZN și având certitudine că, în fapt, nu se dorea aflarea adevărului ascuns în spatele aparițiilor OZN, căpitanul Ruppelt și-a cerut transferul din cadrul *Proiectului Blue Book*.

Până în luna februarie a anului următor, personalul *Blue Book* a fost drastic diminuat, astfel că, în luna iulie a anului

1952, când Ruppelt a fost rechemat şi numit pentru o perioadă extrem de scurtă din nou în fruntea proiectului, întreaga echipă de investigatori era formată doar din el şi încă doi asistenţi.

Desgustat de felul în care fusese tratat, în august 1953, Ruppelt părăseşte Forţele Aeriene. După trecerea sa în rezervă, el publică o carte intitulată *„Raport Asupra Obiectelor Zburătoare Neidentificat"*, în care dezvăluie faptul că OZN-urile sunt nave interplanetare, şi face cunoscut planul autorităţilor de a ascunde acest lucru publicului larg.

În corespondenţa pe care a purtat-o cu maiorul Donald Keyhoe, în acea vreme şef al Comitetului Naţional de Investigare a Fenomenelor Aeriene (NICAP), el asigură de faptul că nu va urma politica oficială de negare a existenţei fenomenului şi că nu va lua parte la mascarea adevărului privind realitatea acestuia.

Însă, dintr-o dată, atitudinea sa se va modifica cu 180 de grade. Ruppelt va deveni un critic al fenomenului, ridiculizând martori pe care îi susţinuse mai înainte, respingând categoric tot ceea ce afirmase până atunci şi susţinând că acum ştia că OZN-urile sunt doar simple iluzii, observaţii eronate sau simple înşelăciuni.

Cum se poate explica o atât de bruscă şi dramatică modificare a opiniilor unei persoane ce nu a pregetat să-şi sacrifice cariera pe altarul adevărului? După trecerea sa în rezervă, Ruppelt îşi găseşte o slujbă în cadrul unei companii aeriene ce execută diferite comenzi pentru Forţele Aeriene.

Se pare că a fost obligat să-şi retragă şi să-şi modifice toate afirmaţiile făcute, ameninţat fiind cu reziliera contractelor pe care firma respectivă le avea cu Forţele Aeriene. Cu alte cuvinte, ori se alinia politicii oficiale, ori

era concediat. *Decesul său prematur, survenit în urma unui infarct*, a fost pus, în mare parte, pe seama presiunilor la care fusese supus pentru a-și nega propriile păreri, pentru a da declarații împotriva convingerilor sale.

După căpitanul Ruppelt, la conducera *Proiectului Blue Book*, sau mai bine zis la conducera „fantomei" acestuia, este numit, pentru o perioadă de cinci ani, colonelul USAF Robert Friends. Despre cum se desfășura activitatea de evaluare a rapoartelor OZN în acea perioadtă, el își amintește: „Au fost peste 12.000 de observații, dar numai aproximativ 700 dintre acestea au căpătat, cât de cât o explicație, iar dintre acestea numai aproximativ 100 au fost interesante.

De ce numai 100?. Pentru că a trebuit să treacă un număr de ani pentru ca unul din aceste evenimente să devină, cu adevărat, interesant. În acest sens, un criteriu era stranietatea evenimentului, iar un altul credibilitatea martorilor. Dar pe măsura ce problema a evoluat, am început să avem necazuri, iar investigațiile noastre asupra OZN-urilor au fost declarate secrete și trecute sub controlul direct al Congresului Statelor Unite, căruia eram obligați să dăm socoteală de modul cum evolua proiectul"

În ultima parte a existenței sale, *Proiectul Blue Book* a fost coordonat de maiorul Hector Quintanilla, mai precis din iulie 1963 până la sfârșitul anului 1969, când, în mod oficial, proiectul și-a încetat activitatea. Modul total arbitrar de investigare ce începuse să apară în cadrul proiectului odată cu demisia căpitanului Ruppelt, era acum la apogeu.

De-acum, sarcina principală a membrilor *Blue Book* era de a găsi explicații de natură să liniștească opinia publică alarmată de numărul foarte mare de observații OZN și de tăcerea inexplicabilă a autorităților. În acest scop, au fost

luate în considerare numai acele rapoarte ce puteau fi explicate foarte uşor dându-li-se o interpretare naturală.

Nimeni nu dorea fenomene inexplicabile, iar strategia de evitare era foarte simplă: se asigura pe lângă membrii proiectului prezenţa unui om de ştiinţă, de preferat o personalitate, astfel că explicaţiile căpătau greutatea necesară pentru a fi credibile. Iată ce mărturiseşte profesorul J. Allen Hynek: „Sarcina era aceea de a nu speria publicul, de a nu tulbura apele. Am văzut acest lucru cu ochii mei.

Când se confruntau cu un fenomen pe care nu erau în stare să-l explice şi au fost foarte multe se ajungea la soluţia excluderii imediate. Da, aşa este. Când evenimentele erau foarte greu de explicat, se făceau adevărate salturi mortale pentru a ţine departe mass-media şi opinia publică. Acesta le era sarcina. Pentru că se găseau cu adevărat în încurcătură, evitau ca lumea să-i aştepte la cotitură."

La 17 decembrie 1969, secretarul Forţelor Aeriene, C. Seamans jr. anunţa închidera oficială a investigaţiilor în cadrul *Proiectului Blue Book*. În documentul destinat presei, purtând numărul 1077-69, se puteau citi următoarele: „Continuarea proiectului *Blue Book* nu se mai poate justifica pe motive de securitate naţională sau de interes ştiinţific.

Ca rezultat al investigaţiilor evenimentelor OZN începând cu 1948, concluziile au fost:

1. Nici un raport OZN investigat şi evoluat de Forţele Aeriene nu a relevat vreo ameninţare la adresa securităţii naţionale;

2. Din investigaţii nu a rezultat nici o dovadă din care să reiasă că observaţiile declarate drept „neidentificate" ar reprezenta tehnologii sau principii ce s-ar afla deasupra cunoştinţelor cunoscute;

3. Nu a rezultat nici o dovată că observațiile de obiecte neidentificate ar fi vehicule extraterestre."

În final, comunicatul mai menționa că documentele *Blue Book* vor fi depozitate la Arhivele Forțelor Aeriene de la baza Maxwell, Alabama, orice informație referitore la acestea putând fi obținută prin intermediul Secretariatului Forțelor Aeriene sau ale Biroului de Informații al USAF, având sediul la Washington D.C.

ÎNTÂLNIRI AERIENE CU OZN-uri

Considerați a fi printe cei mai de încredere martori ai aparițiilor de tip OZN, piloții, militari sau civili, precum și personalul navigant, au furnizat, cel puțin în ultimii 50 de ani, relatări extraordinare privind prezența obiectelor zburătoare neidentificate pe cerul planetei noastre. După cum prea bine se știe, scepticii au pus întotdeauna semnul întrebării în dreptul spiritului de observație, al pregătirii științifice sau tehnice ale martorilor unor aparitii de tip OZN.

Dar atunci când aceștia sunt persoane cu o pregătire deosebită în cazul nostru piloți sau personal navigant lor nu le rămîne , în ultimă instanță, decît să susțină, că observațiile nu sunt decât greșeli de interpretare a unor fenomene naturale și că există o explicație logică și pe deplin convențională a acestor întâmplări.

Piloții, în orice arie geografică s-ar afla , consideră drept OZN majoritatea întâlnirilor cu așa-numitul „trafic necunoscut", iar rapoartele în care acestea sunt menționate sunt consemnate în jurnalele de bord potrivit procedurilor standard în cazul incidentelor aeriene.

Ar fi fost de așteptat ca piloții, membrii echipajelor aeronavelor civile sau militare să se numere printre cele din urmă persoane ce ar raporta o întâlnire cu un OZN. De ce? Pentru că a susține acest lucru, a menționa experiența avută în jurnalul de bord și a o confirma centrului de dirijare de sol, ar echivala cu ...legatul la cap dacă nu te doare: declarații,

interogatorii, presiuni făcute asupra pilotului pentru a-l convinge că a fost victima iluziilor optice sau a halucinațiilor produse de stres, expertize fizico-psihice toate acestea fiind consemnate și în dosarul personal, ceea ce face să crească dramatic șansele ca pilotul respectiv să rămână fără slujbă la prima reducere de personal.

Întâlnirile aeriene cu OZN-uri sunt, în general, dacă nu ignorate, cel puțin tratate mult mai superficial de mass-media decât cazurile,să le spunem, terestre. Acest lucru se datorează, în principal, felului în care acestea sunt tratate de autoritățile aviatice.

În aproape toate cazurile când un pilot relatează o întâlnire pe care a avut-o cu un OZN în timpul zborului, desfășurarea anchetei și concluziile la care ajung diferitele comisii de anchetă sunt extrem de rar făcute cunoscute publicului larg.

Dr. Richard Haines, un renumit cercetător american în domeniul OZN, a reușit să adune de-a lungul timpului un impresionant număr de rapoarte ale întâlnirilor dintre piloți și OZN. Cercetările sale, având la bază mărturiile a 3.500 de piloți militari și civili care au decis să-și riște carierele și reputațiile făcându-și publice experiențele lor, au condus la edificarea unui puternic contraargument îndreptat împotriva acelor sceptici ce susțin că orice „așa-zis incident OZN poate fi explicat în mod rațional, iar concluzia sa năruie teza potrivit căreia toți martorii unor evenimente OZN ar fi lipsiți de bun simț, de logică și, nu în ultimul rând, de motive."

Putem admite faptul că un număr de piloți ar putea greși datorită unor cauze obiective sau subiective, poate câteva zeci, poate câteva sute. Dar 3.500? Și să nu uităm amănuntul important că aceștia sunt doar cei care au avut curajul să facă publice întâlnirile lor cu obiecte zburătoare neidentificate.

Şi cum statisticile afirmă că numai 10% dintre cei ce au susţinut că au fost martorii unei apariţii OZN au făcut-o în mod oficial, iată că există un număr potenţial de cel puţin 3.500 de observaţii OZN efectuate de personal calificat, ce nu se regăsesc în nici un fel de rapoarte (amintiţi-vă de începutul filmului lui Steven Spielberg, „Întâlnire de gradul III", în care controlul de la sol întreba piloţii a două avioane dacă doresc să raporteze oficial observaţia unui OZN şi răspunsul pe care l-au dat aceştia).

În Marea Britanie, toate incidentele aeriene ce sunt raportate Autorităţii Aviaţiei Civile (*Civil Aviation Authority*), inclusiv cele ce implică apariţii de tip OZN, sunt îndrumate spre un departament al Ministerului Apărării al Marii Britanii, cunoscut sub numele de ***AS2*** ***(Air Staff 2).*** În ciuda declaraţiei oficialităţilor britanice, repetată la nesfârşit, cum că până nu se va fi dovedit că OZN-urile constituie o ameninţare la adresa securităţii regatului acest departament va manifesta un interes minor în această chestiune, *AS-2* a scăpat în mod miraculos de masivele reducerii de personal ce au avut loc nu numai o dată în Ministerul Apărării.

Dacă fenomenul OZN nu prezintă un interes deosebit, atunci de ce autorităţile britanice menţin intact acest departament special? se întreabă, pe bunpă dreptate, redactorii revistei „*UFO Magazine*".

Cele mai interesante rapoarte OZN, printre care se numără aproape întotdeauna cele întocmite de piloţi, sunt expediate de *AS2* unui serviciu secret denumit *D1 55*

* În anul 2007 şi 2008 în urma mai multor desconspirări ale activităţii acestor structuri ultrasecrete, Ministerul Apărării al Marii Britanii a desecretizat sute de dosare de investgaţie OZN din perioada războiului rece.

(Ddefence Intelligence 55), și își găsesc destinația finală în birourile unei clădiri izolate, amplasată în pitorescul peisaj al Comitatului Wiltshire. Aici se află una dintre cele mai bine păzite baze aeriene din marea Britanie.

Numele ei: *RAF Air Base Rudloe Manor.* Despre activitatea desfășurată aici nu se cunosc prea multe amănunte, dar, mulțumită unor mici indiscreții s-a putut deduce că la *Rudloe Manor*, agenți guvernamentali și oameni de știință studiază rapoartele OZN sosite din toate colțurile lumii.

Pentru siguranța profesională a piloților a fost pus la punct un sistem, confidențial, de relatare a incidentelor *(CHRIP)*, dar acesta este ignorat de majoritatea celor ce au avut experiențe de tip OZN. Chiar și așa, anual sunt înaintate acestui sistem circa 200 de rapoarte. Dar, datorită confidențialității, nimeni nu va ști cu certitudine câte rapoarte OZN se regăsesc în dosarele CHRIP.

În cele ce urmează, vom trece în revistă unele cazuri, doar câteva din cazurile de întâlniri aeriene dintre piloți și OZN-uri.

Un raport al USAF din 1948, destinat investigatorilor *Proiectului Sign*, cuprindea descrierea unei întâlniri aeriene avută de echipajul unui aparat de vânătoare F-61 cu un OZN. Incidentul a avut loc la 15 octombrie 1948, în largul coastelor nord-vestice ale insulei japoneze Kyushu. Unul dintre martori, locotenentul Barton Hatler operator radar, relata: „Eram într-o misiune de rutină. La un moment dat am observat o țintă aeriană. Aceasta se afla la o distanță pe care am apreciat-o la 10 km, drept în fața noastră și oarecum sub plafonul nostru de zbor. Am încercat să ne apropiem și am mărit viteza la aproximativ 400 km/h. Ținta nu a manifestat intenții ostile, așa că am crezut că era unul dintre aparatele bazei noastre. Când ne-am apropiat, am observat o ușoară

modificare a azimutului ei şi o micşorare rapidă a distanţei dintre noi.

La foarte scurt timp, chestiune de secunde, ţinta a dat impresia că a plonjat spre sol. Încercând să o urmărim, am făcut şi noi acelaşi lucru, dar, înainte să ne putem înscrie pe traiectorie, a trecut pe sub noi şi s-a îndepărtat. O a doua încercare de interceptare s-a soldat cu acelaşi rezultat, ţinta mărindu-şi viteza şi îndepărtându-se imediat de noi.

Pilotul a încercat o întoarcere rapidă spre tribord, încercând să-i ia faţa, cum se sune. Dar, în momentul în care ne apropiam de pupa ei, ea şi-a mărit din nou viteza şi a dispărut".

Potrivit unor surse ce au dorit să-şi păstreze anonimatul, acest caz a stârnit un interes deosebit în rândurile serviciilor de informaţii aflate în Orientul Îndepărtat, căci, potrivit celor relatate, OZN-ul părea a fi echipat cu dispozitive de avertizare radar, el cunoscând perfect poziţia în care se afla aparatul F-61 în orice moment.

În după amiaza zilei de 21 mai 1949, un aparat de tipul F-61 a decolat de la baza aeriană Moses Lake aflată în apropierea oraşului Hanford, statul Virginia, cu misiunea de a intercepta un disc zburător ce fusese observat staţionând la o altitudine estimată între 5 şi 6 mii de metri. Farfuria zburătoare, de culoare argintie, fusese observată vizual de mai mulţi piloţi, ca şi de personalul staţiei radar Hanford. Prezenţa obiectului a fost confirmată şi de mai mult sisteme radar.

Un alt raport al Aviaţiei Militare a Statelor Unite, datat 7 noiembrie 1950, conţinea declaraţia unui pilot care se întâlnise cu un obiect zburător neidentificat, care... avea o singură lumină, foarte puternică, de culoare albă. „Aceasta s-a revărsat asupra mea într-o mişcare uşor descendentă, fără

a schița nici cea mai mică intenție de a vira și a trecut pe deasupra carlingii mele cu o viteză incredibilă. Am efectuat un viraj strâns pentru a o putea vedea din nou, aceasta a început să se rotească în jurul meu cu o foarte mare ușurință, făcând viraje ascendente, efectuând aprosimativ 2 tururi la unul al meu.

La 12.000 de metri, am abandonat urmărirea și m-am mulțumit să navighez în așa fel încât să am obiectul permanent în vedere. Având experiență în ceea ce privește luptele aeriene și zborul avioanelor cu reacție și celor cu elice, mi-am putut face o idee asupra vitezei cu care se deplasa. Ei bine, acest obiect avea o viteză de 2 ori mai mare decât a mea."

Unul dintre cele mai cunoscute cazuri de întâlniri aeriene cu OZN este cel al căpitanului James Howard, care în luna iunie 1954 se afla la comenzile unei aeronave aflate în cursa transatlantică de la New York la Londra.

Cu toate că s-ar putea să nu aibă nici o legătură cu desfășurarea ulterioară a evenimentelor, merită să notăm amănuntul surprinzător că aflat deasupra Rhode Island, așadar abia la începutul cursei, căpitanului i sa comunicat de la sol să-și mențină poziția. În acea perioadă, traversarea oceanului punea încă destule probleme tehnice piloților în special legate de necesarul de combustibil. Pe bună dreptate, ușor enervat și îngrijorat, Howard reaminti turnului de control că *această manevră îi golea rezervoarele !*

După foarte scurt timp, controlul de la sol a permis aparatului să-și continue drumul, dar cu schimbarea cursului via Cape Cod. Aflat acum la o înălțime de 34.000 de picioare, Howard a observat deasupra estuarului St. Lawrence șapte obiecte ce se deplasau cu o viteză egală cu cea a avionului, pe un traiect paralel cu acesta. Este foarte posibil ca

personalul aflat la sol să fi observat pe ecranele radar apariţia obiectelor şi să fi decis îndreptarea celui mai apropiat avion către acestea.

La un moment dat, grupul de nave neidentificate şi-a modificat poziţia, acum putându-se observa obiecte mai mici. Howard, împreună cu pilotul Lee Boyd au chemat prin radio baza aeriană *Goose Bay*, Laborador, comunicând cele observate.

Imediat a fost ridicat în aer un aparat F-94, dar obiectele au dispărut înainte de sosirea acestuia. După aterizare, Howard împreună cu echipajul avionului au fost chestionaţi în amănunţime de reprezentanţi ai serviciului de informaţii al *USAF Gose Bay*. Ei au admis faptul că nu sunt surprinşi de această observaţie, în zonă existând numeroase asemena rapoarte.

Un foarte ciudat caz de întâlnire cu avion-OZN a avut loc la 8 aprilie 1956. Căpitanul Raymond E. Ryan , având-l ca secund pe William Neff, se afla în cursa de la Albany, New-York, spre Syracuza. La ora 14:20, la o înălţime de 6000 de picioare, cei doi au observat apariţia unei lumini albe, strălucitoare, asemănătoare luminilor de aterizare ale unui avion, ce se îndrepta direct spre ei.

Au înălţat imediat aparatul pentru a evita ciocnirea cu obiectul, după care l-au privit cum acesta a făcut un viraj la dreapta într-un unghi ascuţit, postându-se în spatele lor. Ryan a estimat viteza OZN-ului la aproximativ 1000 mile/h, nimic şi nimeni neputându-l convinge pe Neff că obiectul ar fi fost un avion convenţional.

OZN-ul a depăşit apoi avionul, plasându-se acum în faţa acestuia. Îşi schimbase culoarea din alb în portocaliu. Aşa de speriat a fost Ryan, încât a aprins luminile de aterizare pentru a evita o posibilă ciocnire.

Piloții au luat imediat legătura cu *Baza Aeriană Grifis*, care le-a cerut să stingă toate luminile în același timp. Această manevră le-a dat prilejul persoanelor aflate la sol să observe prezența unui obiect portocaliu, și au comunicat piloților că au trimis două aparate pentru a intercepta intrusul.

După spusele unor martori ce au cerut să rămână anonimi, baza aeriană nu avea radarele operaționale. Posibil din acest motiv, Forțele Aeriene au decis să nesocotească autoritatea Aviației Civile și au hotărât ca avionul de pasageri să-și schimbe ruta și să urmărească OZN-ul (!).

Evident, avionul nu a putut ține pasul cu obiectul care a survolat lacul Ontario, apropiindu-se de spațiul aerian al Canadei.

Îngrijorat de faptul că se abătuse considerabil de la ruta de zbor, că încălcase regulamentele privind siguranța zborului și pierduse legătura radio cu baza foțelor aeriene, Ryan a decis întreruperea urmăririi și revenirea la ruta Syracusa.

Observația a durat circa 20 de minute.

Un raport ulterior al Forțelor Aeriene a indicat faptul că interceptoarele au fost ridicate în aer, dar nu au găsit nimic, lucru pe care Ryan l-a contestat vehement, declarând că nu văzuse nici un avion al armatei pe cer.

Timp de patru luni și jumătate după incident, asupra lui Ryan și Neff au fost făcute presiuni puternice pentru modificarea declarațiilor. În cele din urmă, Ryan avea să mărturisească:

„Nu am deviat de la cursul normal de zbor; am văzut un obiect neidentificat și am depus mărturie în acest sens", iar *Civil Aeronautics Board* a confirmat faptul că pilotul nu a deviat de la ruta prestabilită și nici nu i-a cerut nimeni așa ceva. Dr. Donald Menzel, un sceptic notoriu cu vechi state de serviciu în slujba serviciilor de informații a concluzionat că această apariție a fost ... planeta Venus.

La 21 octombrie 1957, ofițerul D.W. Sweeney aproape că s-a ciocnit cu un OZN, în aer, deasupra bazei *Raf Gaydon*, în Marea Britanie. Incidentul s-a petrecut în jurul orei 21:20, la altitudinea de 8500 de metri, pe când pilotul, decolat de la baza *RAF North Luffenham*, se afla într-un zbor de antrenament la bordul unui reactor de tip Meteor.

Sweeney a încercat să se apropie de obiect, moment în care cele 6 lumini ale OZN-ului s-au stins și obiectul a dispărut. Relatarea pilotului către centrul de urmărire a zborului a fost confirmată câteva minute mai târziu, de radarul bazei Langtoff. O investigație ulterioară a orarelor zborurilor civile și militare a dezvăluit că reactorul Meteor era singurul avion în zonă în acel moment.

În noaptea de 18 octombrie 1973, un elicopter al US Army, cu patru membri ai echipajului, a evitat în ultima clipă coliziunea cu un OZN. La un moment dat, în timpul zborului, comandantul Lawrence Coyne a observat o lumină ce părea că se deplasează paralel cu aparatul.

La puțin timp, lumina a crescut în intensitate, ca și cum s-ar fi îndreptat spre ei .

Coyne a îndreptat elicopterul în picaj. Cu toate acestea, obiectul venea chiar spre ei, „chiar deasupra noastră" povestește acesta." L-aș putea descrie cel mai bine ca având o lungime de aproximativ 15-20 de metri".

„Partea din față avea o culoare roșie, strălucitoare, iar partea din spate avea o lumină galbenă. Puteai distinge foarte clar unde se oprea lumina și unde începea structura metalică, gri. Dâra luminoasă, aflată în spatele obiectului, a umplut cabina cu o lumină verde."

Pilotul a estimat că aparatul necunoscut se găsea cam la 150 de metri deasupra elicopterului. După ce a staționat câteva secunde, OZN-ul a demarat puternic, a făcut o răsucire

și a dispărut. Coyne a privit instrumentele de zbor și a constatat cu stupoare că aparatul, deși ar fi trebuit să se afle pe o traiectorie descendentă potrivit comenzilor date, urca cu o rată de 30 de metri/minut, ca și cum ar fi atras de „siajul" OZN-ului.

În cele din urmă, Coyne și echipajul său au reușit să aterizeze în siguranță, după care au raportat incidentul oficialilor Administrației Federale a Aviației.

Aceștia din urmă aveau să dezvăluie anchetatorilor că în urma incidentului, Lawrence Coyne suferise un șoc emoțional destul de puternic.

Și rușii au raportat, în câteva rânduri, întâlniri cu OZN.

Cursa nr. 8352, pe ruta Tbilisi Rostov Tallin, străbătută de avionul TU-134A, era pilotată de un echipaj al Direcției Estoniene din Ministerul Aviației Civile ale CSI. Comandantul aeronavei era Alexeevici Cerkasin.

Dimineața, orele 40 și 10 minute; până la Minsk mari erau 120 de km. Cercetând cu privirea partea sa de cer, copilotul a observat, în dreapta sus, o stea mare nescânteietoare. Ba nu o stea, o mică pată galbenă, de mărimea unei monede, alungită pe mrgini. Din mica pată galbenă s-a ivit o rază de lumină subțire, îndreptată vertical în jos până la sol. Raza s-a descis, tranformându-se într-un con strălucitor de lumină. Din acest moment, toți au văzut ce se petrece în dreapta avionului. S-a ivit un al doilea con, mai larg, dar mai puțin luminos decât primul. Apoi al treilea, larg și foarte luminos.

„Ce-ar putea fi?" s-a întrebat comandantul.

Toți membrii echipajului au avut aceeași impresie: că un obiect necunoscut stă suspendat deasupra Pământului, la circa 40-50 de km.

Copilotul a început să cerceteze rapid apariția neobișnuită.

Incredibil, pe Pământul luminat de raze conice, casele și drumurile se distingeau foarte clar. Cât de puternic trebuie să fi fost acest „proiector"? Raza „proiectorului" s-a ridicat de pe Pământ și s-a fixat pe avion. Acum se vedea un punct alb, orbitor, înconjurat de cercuri concetrice, colorate. Comandantul încă mai ezita dacă să raporteze sau nu despre ceea ce se petrecea. Dar s-a produs imediat ceva ce a pus capăt ezitărilor. Punctul alb s-a aprins și în locul lui a apărut un nor verde.

– A aprins motoarele și o șterge! a spus copilotul, reducând involuntar apariția la platitudinea vieții obișnuite a aviatorului.

Comandantului Cerkasin i s-a părut că obiectul a început să se apropie în mare viteză, intersectând sub un unghi ascuțit direcția de zbor a avionului. Mai pe scurt, s-a lansat să le taie calea. El i-a strigat ofițerului de navigație:

– Transmite la sol !

Dar, coincidență stranie, chiar după primele cuvinte ale acestuia, obiectul s-a oprit.

– A încetat să se deplaseze, a constatat pilotul.

Dispecerul aeronautic din Minsk a recepționat comunicarea și a răspuns politicos că nu vede nimic pe ecranul radiolocatorului și nici vizual.

Între timp, norul verde a coborât brusc, travesând rapid altitudinea de zbor a avionului. Apoi, vertical, s-a înălțat. S-a lansat în dreapta-stânga. Încă o dată jos-sus, și în fine, s-a fixat în fața avionului. Zbura ca legat de avion la înălțimea de 10.000 de metri cu o viteză de 800 km/h.

În interiorul norului au început să „scânteieze" luminițe - se aprindeau și se stingeau ca o ghirlandă de beculețe într-un pom de Crăciun.

Apoi au început să curgă pe orizontală zigzaguri de foc.

Ofițerul de navigație transmitea toate acestea la sol, conștiincios. Ca răspuns, s-a auzit vocea disperată a dispecerului aeronautic:

– Observ străfulgerări la orizont Unde se află norul vostru?

Ofițerul de navigație a comunicat poziția.

– Coincide, a răspuns dispecerul.

Norul continua să-și modifice înfățișarea. Din el a crescut o „coadă" ce semăna cu o trombă când lată, când îngustă. S-a obținut o „virgulă". Apoi coada a început să se ridice „la orizont", iar norul, din elipsă, s-a transformat în patru colțuri.

– Priviți, a spus copilotul, ne imită!

Într-adevăr, acum erau escortați de un „avion-nor", ascuțit la bot, fără aripi, coada piezișă. Iradia o lumină galben-verde. Acolo unde un avion adevărat are amplasat ajutajul, se ghicea un nucleu dens.

În acest timp, în zona de dirijare a dispeceratului din Minsk a intrat încă un avion adevărat, TU-134, ce zbura de la Sankt Petersburg în direcția opusă avionului din Tallin.

Între cele două nave era o distanță de circa 100 km. De la o asemenea distanță un avion-nor gigantic era exclus să nu fie observat. Dar la întrebarea lui Cerkasin, comandantul avionului TU-134 ce zbura în direcția opusă, a răspuns că... nu vede nimic.

Discpeceratul din Minsk, care acum vedea bine „avionul-nor", a dat echipajului din Sankt Petersburg coordonatele, direcția unde ar trebui să vadă apariția neobișnuită. Dar aceștia parcă orbiseră. Abia la distanța de15 km de nor au început să-l vadă, au descris exact „avionul-nor".

Mult mai târziu, echipajul lui Cerkasin, încercând să-și explice cele văzute, a presupus că lumina ce se degaja din obiect era polarizată, adică nu se propaga egal în toate direcțiile.

În tandem cu „avionul-nor", ei au depăşit Riga, Vilnius. Dispecerii aeronautici din aceste oraşe au fixat succesiv tandemul straniu. Zburând peste lacurile Ciud şi Pskov, echipajul lui Cerkaşin a putut aprecia dimensiunile „avionului-nor". Aceste două lacuri, de formă alungită, sunt despărţite de un mic batardou de pământ.

TU-134A zbura la 120 km în stânga acestora, iar avionul-nor în dreapta, mai aproape de Tartu. Din locul de unde lăsa impresia că se află un nucleu dens, a apărut din nou o rază. Pata luminoasă a căzut pe nor, târât pe pământ. Obiectul îşi dăduse involuntar (oare?) coordonatele. Acum se putea aprecia cu aproximaţie, că lungimea lui era egală cu cea a lacului Pskov. Zborul a continuat în tandem, până la Tallin.

După aterizare, dispecerul aeronautic din Tallin a comunicat echipajului următoarele amănunte ciudate: pe ecranul radarului, TU-134A n-a fost văzut singur.

După reperul luminos, pe ecran mai erau încă două aparate, cu toate că în aer nu era nici un avion. În plus, aceste două repere erau vizibile permanent, aşa după cum şi trebuia. Iar mica pată luminoastă a lui TU134 A ba dispărea, ba apărea. „Aş fi înţeles a spus dispecerul să „clipiţi" pe ecranul radiolocatorului de aterizare. Dar pe cel de serviciu acest lucru nu se întâmplă, nu poate să se întâmple."

N.A. Jeltuhin, membru corespondent al Academiei de Ştiinţe a CSI, vicepreşedinte al Comisiei pentru Anomalii, a fost rugat să comenteze materialul corespondentului special al ziarului „Trud", V. Vostruhin.

„Comisia analizează sistematic semnalările de aşa-numite obiecte zburătoare neidentificate deaasupra teritoriului Rusiei, dar trebuie să remarc că, din păcate,toate descrierile pe care le deţinem, suferă într-un fel de unilateralitate.

Observațiile făcute de echipajul din Tallin au fost studiate de secția estoniană a comisiei noastre. Cazul este, evident, interesant, cu toate că ne sunt cunoscute și altele asemănătoare. Este vorba, indiscutabil, despre o anomalie.

Dar, stabilind natura fenomenului, Comisia se conduce, cu precădere, după criteriul local. Adică, dacă fenomenul este local, limitat în spațiu, el poate fi clasificat ca o anomalie.

Iar dimensiunile obiectului, așa cum l-au văzut aviatorii, provoacă, involuntar, circumspecții. Era prea mare. Ar fi normal să se presupună că undeva departe, la mii de km, are loc un proces global atomosferic sau geofizic de un tip deja cunoscut sau nu pentru știință. Iar aviatorilor li s-a părut că el este undeva aproapte o iluzie optică obișnuită, cum s-ar spune.

Această explicație s-a dovedit în final inconsistentă. Aviatorii au reușit să stabilească distanța până la obiect. De aceea, nu se poate trage decât o singură concluzie: echipajul de la Tallin a văzut ceea ce noi toți numin un obiect zburător neidentificat.

17 noiembrie 1986. Zborul cargo nr. 1628 al Liniilor Aeriene Japoneze nu a anunțat nimic deosebit. Pentru cei trei membri ai echipajului de pe ruta Rekyarvik Anchorage, cursa era una de rutină. Dar în jurul orei 06.00 seara, comandantul zborului, căpitanul Kenju Terauchi, în vârstă de 47 de ani, a observat ceea ce el a descris a fi „două coloane de lumină" ce au străpuns întunericul la aproximativ 2 km în fața lor și la un unghi de 30 de grade stânga.

„Am crezut că era un avion militar, avea să povestească Terauchi –, așa că am întrebat turnul de control de la Anchorage dacă se mai află un alt aparat în apropiera mea. Turnul a răspuns că singurul aparat în zonă eram noi. Deodată luminiile s-au apropiat până la 150-300 de metri de noi."

De la acea distanţă, Terauchi a reuşit să distingă doi cilindri de culoare închisă, având rânduri-rânduri de lumini de strălucirea chihlimbarului, ce se roteau o dată într-o direcţie, o dată în direcţie opusă.

„Nu erau luminile obişnuite ale unor avioane a insistat pilotul. Erau incredibil de strălucitoare. Am fost sigur că acel obiect nu era un avion. S-a deplasat atât de rapid, încât mi-am dat seama că nu era ceva făcut de mâna omului, dar era produsul unei tehnologii extrem de avansate, a unei înalte iteligenţe. M-am gândit că putea fi un OZN."

Pilot cu 19 ani de activitate în spate, Terauchi era uluit de ceea ce zărise, şi a afirmat că nu i-a fost frică nici un moment.

„Cilindrii gemeni zburau în formaţie şi am realizat că *EI* controlau mai bine „avionul" lor decât o făceam eu cu al meu, aşa încât nu a existat teama unei coliziuni."

El a privit apariţia ca hipnotizat, timp de 3-5 minute, după care OZN-ul şi-a mărit viteza şi a dispărut.

La o distanţă de 15 km de avion se puteau vedea două lumini de culoare albă, fluorescente. Terauchi a pornit radarul meteo şi a reuşit să prindă un semnal ecou slab.

Încetul cu încetul, avionul a ajuns din urmă ciudatul obiect şi, în ciuda strălucirii luminilor oraşul Fairbanks, echipajul cargoului japonez a privit uluit o siluetă inimaginabilă, o minge gigantică de mărimea a două avioane de transport, având lumini ieşite în afară şi o bandă luminoasă de jur-împrejur.

În momentul în care contolorii de trafic de pe aeroportul din Anchorage au înregistrat o ţintă neidentificată ce evolua la mică distanţă de zborul 1628, au solicitat o verificare radar din partea centrului regional de control aerian militar.

Controlorii USAF au confirmat vizualizarea radar a unui

semnal similar cu cel al zborului 1628, dar după numai un minut au revenit, spunând că semnalul dispăruse. La 6:53 P.M., toate observațiile au încetat și cargoul japonez a aterizat la destinație fără alte probleme.

Oficiali ai Administrației Federale a Aviației, împreună cu reprezentanți ai companiei aeriene nipone, au început cu promptitudine o investigație amănunțită. Dar, departe de a obține o explicație liniștitoare, datele culese au servit numai la adâncirea misterului. Au fost avansate explicațiile obișnuite ale unor semnalări OZN: condiții climaterice speciale, refracția sau reflexia luminii provenite de la o altă sursă terestră. Dar nici una nu a părut a fi potrivită în acest caz.

USAF a încercat să explice semnalul radar al OZN-ului ca fiind bruiaj electronic, chiar dacă acest lucru însemna că trei sisteme radar independente fuseseră afectate concomitent; iar Administrația Federală a Aviației a infirmat posibilitatea, susținută la un moment dat de USAF, ca Terauchi să fi avut halucinații datorită oboselii sau consumului de droguri.

În fine, întregul caz se bazează pe credibilitatea pilotului japonez, fost pilot de vânătoare cu un dosar impecabil. Nimeni nu a reușit să avanseze un motiv pentru care el ar fi inventat o asemena poveste știind că ar risca o ridiculizare profesionaleă atât a lui, cât și a celorlalți membri ai echipajului. Alt exemplu:

Numai teroarea în care trăia populația Marii Britanii în așteptarea sosirii rachetelor V1 și V2 ar putea-o egala pe cea resimțită de membrii echipajului și de pasagerii cursei Alitalia AZ 284, la 21 aprilie 1991, în momentul întâlnirii lor foarte apropiate cu un obiect în formă de rachetă.

Iată ce s-a întâmplat: în timpul manevrei de coborâre efectuată desupra comitatului Kent.

Căpitanul Zaghetti a observat cu uimire un „obiect zburător, foarte asemănător unei rachete", ce se îndrepta direct spre avion şi care a trecut pe deasupra acestuia la o distanţă de numai 300 de metri.

Întregul incident a durat nu mai mult de 3-4 secunde, dar în acele scurte momente, atât el, cât şi ceilaţi membri ai echipajului au reuşit să observe un obiect având o culoare maro-deschis, de formă rotundă, având aproximativ 3 metri lungime, care a evitat, cu puţin, avionul. În plus, ciudata apariţie nu prezenta nici un semn exterior de propulsie.

„Imediat după ce obiectul ne-a interceptat spune Zaghetti –, am cerut operatorului de la staţia radar să-mi spună dacă a văzut ceva pe ecranul său; iar el a răspuns că vede o ţintă neidentificată la 20 de km în spatele nostru."

În mod absolut uluitor, Ministerul Apărării, luat se pare prin surprindere de întregul incident, a declarat în faţa câtorva reprezentanţi ai mass-media că întregul incident s-a datorat unui OZN.

La ceva mai mult de trei luni de la evenimente, departamentul de analiză şi de date al Departamentului Aviaţiei Civile a declarat următoarele:

„După îndelungate investigaţii ale autorităţilor militare şi civile, nu a fost posibil să identificăm obiectul. Departamentul Apărării Antiaeriene nu a reuşit să confirme identitatea obiectului, dar posibilitatea ca acesta să fie o rachetă militară a fost respinsă. Mai mult chiar, Ministerul Apărării nu deţine nici un raport al vreunei activităţi spaţiale ce s-ar putea preta ca explicaţie. De asemenea, descrierea obiectului nu corespunde cu ceea ce ne-am fi putut aştepta în cazul unui balon meteo. De aceea am încheiat investigaţiile şi am clasat observaţia ca Obiect Zburător Neidentificat."

Rapiditatea cu care Ministerul Apărării şi Departamentul

Apărării Civile au ajuns la această concluzie este, pur și simplu, uluitoare. La doar câteva ore de la incident, militarii susțineau deja teoria OZN; și nu era deloc greu să înțelegem de ce: când un avion de pasageri este cât pe ce să fie doborât deasupra teritoriului bitanic de o rachetă lansată aproape cu siguranță din greșeală, implicațiile potențioale sunt imense; faptul că un OZN a fost imediat citat de către departamentele guvenamentale, descuraja orice interes atât din partea presei, cât și a politicienilor.

Dacă cineva va striga: „A fost un OZN!", multă lume va chicoti și va râde în barbă; dar dacă cineva striga: „A fost o rachetă!", multă lume avea să tresară și să urmărească lucrurile cu mare atenție. Acest caz este, poate, un exemplu clar și real în care o afacere politică foarte stânjenitoare și aducătoare de mari necazuri ar fi putut fi scoasă la suprafață, dacă cineva nu ar fi spus:

„De ce să nu spunem că a fost un OZN?

Astfel, nimeni nu îl va crede pe căpitanul Zaghetti."

Încă o dată dacă mai era nevoie - Quod Erat Demonstrandum!

SATELIȚII EXTRATERESTRI, ÎNTRE IMAGINAȚIE ȘI ADEVĂR

Potrivit unor ipoteze, în jurul Pământului s-ar afla sațelizate (conform presei) obiecte cosmice de proveniență extraterestră. Astfel, al 18 decembrie 1955, observatoarele astronomice din SUA, Marea Britanie și URSS au semnalat un bolid cosmic care, încercând să se înscrie pe orbită în jurul Terrei, a explodat.

Din bolid s-au desprins două părți mari, estimate de la sol, prin măsurători, la aproximativ 30 de metri fiecare, care se învârt în jurul Pământului la o altitudine de aproximativ 2.000 de km. Traiectoriile multor sateliți au trebuit modificate pentru că se apropiau foarte mult de acești doi bolizi cosmici.

Cercetări ulterioare, confirmate de savanți din mai multe țări, au demonstrat că cele două părți rezultate în urma exploziei bolidului sunt înconjurate de alte opt fragmente perfect vizibile și de alte părți mai mici, observabile numai cu telescoape deosebit de puternice. Inițial s-a crezut că este vorba de un fenomen natural, iar cele două obiecte ce se învârt în jurul Pământului ar fi rămășițele unei meteorit gigant.

Adevărul este însă că acești așa-zis meteoriți au început să se învârtă în jurul Terrei în urma exploziei. Tocmai acesta este motivul pentru care unii cercetători se îndoiesc că ar fi vorba de simpli meteoriti. Aceștia niciodată nu explodează spontan în Cosmos, în afara atmosferei. Ei se aprind abia

când încep să cadă spre Pământ, în momentul contactului cu straturile superioare ale atmosferei.

La aceasta se adaută faptul că niciodată meteoriții nu încep să se învârtă singuri în jurul Pământului, fapt imposibil gândindu-ne la ipotetica masă a bolidului. Cert este că proveniența acestuia este extraterestră, indiferent de originea sa naturală sau artificială. El ar trebui fotografiat, filmat și, eventual, anumite fragmente ce se vor detașa studiate în laborator, ele putând oferi astfel date de o importanță excepțională.

Deși de la producerea acestui eveniment au trecut zeci de ani, bolidul extraterestru fragmentat continuă să existe pe orbită, învăluit într-o aură de mister. Părerile savanților sunt diferite, mergând de la negarea importanței acestei descoperiri, până la identificarea bolidului cu o astronavă extraterestră.

Iată câteva dintre aceste păreri: astrofizicianul rus S.P.Bojici: „Sunt sigur că în jurul Pământului se rotește o navă cosmică de proveniență extraterestră, pe care se află un echipaj sosit din Univers. Propun ca Universitatea Sovietică și Statele Unite să aducă pe Pământ cadavrele echipajului cosmic și măcar o parte din instalațiile navei extraterestre. Astfel, am putea obține unele informații de valoare excepțională". Părere exprimată de savant prin anii șaptezeci.

Profesorul Bojici este convins că la aceeași concluzie au ajuns și astronomii americani și britanici: „Această problemă este cunoscută atât în America, cât și în Marea Britanie, însă, nu se știe de ce, nu se vorbește nimic. În primul rând ar trebui să fotografiem această navă distrusă, apoi ar fi necesar să-i facem o vizită și, dacă se va constata că într-adevăr este vorba de o navă extraterestră, să întocmim un program de coborâre a acesteia pe Pământ."

Stanton Friedman, cunoscut ufolog american: „Știm și noi câte ceva despre explozia din 1955. Controlăm adesea fragmentele, fiindcă orbitele lor se întretaie cu sateliții noștri. Nu este exclus ca ele să aparțină vreunei nave cosmice de proveniență extraterestră. Sunt convins că ar merita să mergem acolo și să cercetăm. Cine știe, probabil că mai devreme sau mai târziu acest lucru se va realiza."

Geologul rus I. Zolotov: „Nu pun nici pe departe semnul întrebării în dreptul ipotezei profesorului Bojici. Mă îndoiesc doar că vom fi în stare să aducem pe Pământ materialul ce se învârte în jurul planetei noastre".

Astrofizicianul Vladimir Azhazha relatează că de foarte mult timp compania americană *Hughs Corporation* cercetează posibilitatea de a investiga rămășițle acestei posibile nave cosmice. Mai mult decât atât, una din recentele dispoziții NASA evidențiază necesitatea de a controla periodic acest meteorit dublu.

Câtă realitate și câtă ficțiune există în această captivantă ipoteză, deocamdată nu putem ști. Meteoritul se mai află încă pe orbită și așteaptă cercetătorii care să-i descrifreze secretele.

În octombrie 1962 a fost plasat pe orbită satelitul *Anna*, care era echipat cu patru faruri puternice, scânteietoare, licărind cu intermitență. Acestea puteau fi fotografiate pe fondul stelelor, cu scopul de a permite oamenilor de știință să calculeze mai precis dimensiunile și forma Terrei. Cunoscut și sub numele de Firefly, satelitul a fost urmărit și fotografiat timp de două luni, după care a încetat să mai funcționeze.

Considerând că și-a încheiat activitatea și că nu mai este util, USAF și-a întrerupt lucrul cu el și a continuat îndeplinirea altor misiuni. În august 1963, însă după șapte

luni de întrerupere, Firefly intră brusc din nou în activitate, iar tehnicienii de la USAF, bucuroși dar foarte uimiți, au reânceput lucrul cu el. Se pare că în această perioadă de tăcere, satelitul a fost vizitat în mai multe rânduri de un OZN.

La 2 mai 1963 a fost lansat satelitul TELSTAR 2. El a funcționat perfect până la 16 august, când dintr-o dată intră în pană. A rămas astfel pînă la 12 august anul următor cînd, brusc, și-a reluat activitatea de acolo de unde o întrerupsese. Cauzele acestor defecțiuni nu au putut fi determinate de la sol, specialiștii fiind puși în fața unor întrebări deocamdată fără răspuns.

MEN IN BLACK, O POLIȚIE EXTRATERESTRĂ?

Prezența, într-un număr oarecare de cazuri OZN, a unor entități stranii, îmbrăcate din cap până în picioare în negru, este un fapt binecunoscut. Denumite în mod obișnuit apariții *MEN IN BLACK* (MIB) Oamenii în negru ele se constituie și astăzi într-un subiect major de controverse. Sunt roboți extratereștri sau chiar entități extraterestre? Sunt doar simpli agenți ai unui serviciu oarecare de informații? Există ei cu adevărat?

Sau poate MIB nu există deloc, responsabilă de semnalările aparițiilor lor fiind numai fantezia debordantă a martorilor?! Putem considera la fel de bine toate acestea drept fantezii sau povești, dar investigarea unor cazuri, așa cum vom vedea, ne îndreptățește să considerăm o atare abordare a chestiunii drept greșită și înșelătoare.

Obținerea de date și informații asupra celor ce se ascund în spatele inițialelor MIB s-a datorat, în primul rând, hazardului, așa că, probabil, nu vom reuși prea curând să realizăm adevăratele dimensiuni ale acestui tip de fenomen.

Un lucru este sigur, puținele pagini ale dosarelor unor astfel de întâmplări reprezintă, așa cum vom vedea, adevărate drame ale căror dimensiuni și urmări nu pot fi descrise în doar câteva rânduri.

În cvastitalitatea mărturiilor, MIB sunt prezentați ca personaje misterioase, purtând haine închise la culoare, ce

caută să impună tăcerea unor martori ai unui eveniment OZN; la puțin timp după o astfel de experiență, martorul primește vizita unia sau a mai multor entități având o înfățișare stranie, care îi relatează experiența avută în cele mai mici detalii, cu toate că respectivul martor nu suflase o vorbă nimănui; apoi i se pune în vedere să nu povestească nimănui ceea ce a văzut sau a simțit, mergându-se adesea până la amenințări uneori directe, alteori ascunse în spatele unor cuvinte politicoase.

Sub diverse pretexte, MIB caută apoi să confiște toate dovezile materiale ale fenomenului: filme, fotografii, diferite bucăți de materiale culese de martori de la locul întâmplării.

Aspectul clasic al acestor entități este acela al unor indivizi fără vârstă, de înălțime mijlocie, tenul închis la culoare și ochii înclinați în sus, cu pupile verticale, ca la pisici. Unii dintre cei vizitați de MIB au afirmat că aceștia erau fardați și aveau buze rujate, dând astfel senzația că nu ar realiza diferența dinte sexe. Sunt îmbrăcați complet în negru, întotdeauna având pe cap o pălărie și purtând adeseori un pulover pe gât. Înfățișarea lor este descrisă adeseori ca stranie sau insolită. Vorbesc cu o voce monotonă și fără viață, aidoma unor mașini.

Pretextele pe care le invocă pentru a-și justifica prezența sunt variate. Ei pătrund în locuința martorilor dându-se drept vânzători ambulanți, tehnicieni ai companiilor de telefoane sau reprezentanți ai celor mai diverse organiseme sau organizații oficiale, adeseori prezentând legitimațiile aferente.

De cele mai multre ori, atunci când martorul dorește să verifice cele declarate de vizitatori aproape întotdeauna după plecarea acestora –, i se răspunde fie că persoana respectivă nu figurează pe listele de angajați, fie că legitimațiile prezentate sunt ieșite din uz sau, pur și simplu, sunt false.

În general, MIB se deplasează în mașini de lux, impunătoare, Buik, Lincoln, Cadillac, închise la culoare, adesea negre, arătând ca și cum atunci ar fi ieșit pe porțile

fabricilor. Noaptea circulă deseori cu farurile stinse, excepție făcând o lumină palidă de nuanță purpurie sau verzuie ce luminează interiorul habitaclului, pe ale căror portiere sunt inscripționate, uneori, simboluri necunoscute, și plăci de înmatriculare imposibil de identificat s-au de găsit.

Pantofii și gențile lor par întotdeauna noi, ca și când nu ar fi fost folosite niciodată, îmbrăcămintea pare confecționată dintr-o țesătură de tip nou, foarte lucioasă și subțire, dar nu ca mătasea.

În unele cazuri ies la iveală aspecte curioase ale ființei lor, precum acel vizitator care s-a deplasat la domiciliul unui om de afacei din Wildwood, New Jersey, ce fusese martor al unui fenomen OZN. Când s-a așezat pe scaun, cracul pantalonului său s-a ridicat, lăsând să se vadă un fir verde grefat pe piele, ce urca de-a lungul piciorului.

Într-un alt caz, un grup de oameni în negru au fost zăriți stând la marginea unui câmp plin de noroi plouase puternic în ajun –, dar cu toare acestea încălțămintea lor nu avea nici cel mai mic semn de murdărie. Prin alte părți, în zile foarte friguroase, aceștia apar nu se știe de unde, purtând doar un pardesiu ușor.

Unii cercetătărori ai fenomenului OZN sunt de părere că MIB au complici în rândul marilor societăți transnaționale, precum poșta și telefoanele. Nu sunt puține cazurile în care investigatorii și martorii unui fenomen OZN au reclamat pierderea scrisorilor și că sunt frecvent deranjați de apeluri telefonice ai căror autori au voci neomenești, cu sonorități metalice.

Prima intruziune a unor MIB într-un caz OZN petrecut în epoca modernă s-a produs în 1947, în așa-numitul incident *Maury Island*. Nu vom insista asupra acestuia, datorită prezentării lui în mai multe cărți pe teme OZN, apărute recent în țara noastră.

Iată în continuare câteva asemenea întâmplări investigate de Don Worley, unul dintre cei mai experimentați investigatori OZN, a cărui activitate a debutat cu foarte mulți ani în urmă, în cadrul NICAP.

Au trebuit să treacă 17 ani de la întâmplare pentru ca Mary (pseudonim) să aibă curajul să povestească cele petrecute. Totul a început atunci când un obiect în formă de disc, de culoare argintie, învăluit într-un halou albăstrui, a fost observat trei nopți la rând de ea, de familia ei, de vecini, inclusiv de un polițist.

Mary a încercat să fotografieze obiectul, dar rezultatul a fost un film voalat în întregime și un aparat stricat (pe care agenții guvernamentali le-au luat pentru cercetări și au uitat să le mai înapoieze). Deodată, Mary a fost lovită de o forță neobișnuită care, practic, a țintuit-o de ușa de la intrare, iar o voce bolborositoare a început să o întrebe telepatic despre munca pe care o desfășura la o întreprindere din Cleveland, Ohio, unde lucra la un dispozitiv secret al USAF ce conținea niște tuburi subțiri, de sticlă. După eveniment, ea a avut dureri puternice de cap și ochi, părul i s-a decolorat, iar pielea îi era arsă ca după o ședere prelungită la soare.

Câteva zile mai târziu, cineva a sunat la ușa locuinței sale. Mary a deschis și s-a trezit față-n față cu un individ cu o față de paloare cadavreică, cu privirea de sticlă.

Respectivul purta un pardesiu mătăsos, închis la culoare, iar pe cap purta o pălărie. Mesajul pe care acest straniu personaj i l-a transmis a fost să nu sufle nici o vorbă despre incidentul OZN la care fusese martoră. După aceasta s-a îndepărtat cu un mers țeapăn, s-a urcat pe locul din spate al unei limuzine negre cu geamuri opace și a plecat.

În ciuda avertismentului, la două săptămâni de la întâmplare, Mary s-a decis să apeleze la un cercetător, căruia să-i relateze întreaga întâmplare. După alte câteva zile, Mary l-a sunat pe Don Worley și i-a spus că de câteva zile, o mașină

mare, neagră se află parcată în fața casei sale și pleca doar în momenul în care stingea luminile din casă și se ducea la culcare. Cei doi au stabilit ca ea să primească un chestionar pe care urma să-l completeze și să îl trimită prin poștă.

O lună mai târziu, la ușa ei și-au făcut din nou apariția MIB, care i-au înmânat plicul cu întrebări și răspunsuri pe care ea îl depusese la poștă în acea dimineață. I s-a spus că EI au oameni infiltrați peste tot și că dacă își iubește copii, nepoții și ține la viața ei, să nu mai trimită nimănui nici o informație.

Lanțul de evenimente și-a început derularea începând cu luna ianuarie 1967, când Reed Thompson a reușit să fotografieze un OZN „de cercetare" care se deplasa încet, printre copacii aflați la mai puțin de zece metri de casa sa. De aici va începe seria de evenimente ciudate.

Într-o zi caldă de aprilie a anului 1973, doi indivizi slabi cu părul lung, având o înfățișare grotească, au intrat în magazinul de piese auto al lui Reed, din localitatea Milano, statul Indiana. Câinele ciobănesc pe care el îl avea în magazin a fugit straniu, ulterior, cei câțiva clienți aflați în magazin în acel moment nu și-au amintit nimic din cele petrecute. Indivizii erau îmbrăcați în costume ca de parașutiști, de culoarea bronzului, iar în mâini purtau mănuși groase.

Dar lucrul ce deranja cel mai tare, erau fețele. Un reporter avea să le denumească „Fețe-de-plastic". Unul dintre ei, vorbind monoton, mecanic, i-a spus lui Reed că știa exact când făcuse fotografia OZN-ului și i-a cerut clișeul și negativul.

Reed i-a răspuns că acestea erau depuse într-un safe la bancă și că acolo vor rămâne. „Fața-de-plastic" i-a spus că acest lucru nu contează, căci ei le vor lua oricum. În răstimpul acestui dialog, un prieten al lui Reed, pe nume Craft, a ieșit afară din magazin pentru a vedea mașina cu care veniseră „ciudații".

Aceasta era un Buick Le Sabre 1969, de un galben strălucitor. Privind prin geamul întunecat, Craft a fost uluit să constate că aceasta nu avea volan sau scaune. Un lucru

foarte curios, sinistru chiar, este acela că doar două zile mai târziu Craft avea să înceteze din viață cu totul neașteptat, iar cele două autopsii făcute nu au reușit să stabilească deloc cauza decesului său.

Reed a sperat că ciudații vizitatori plecaseră, dar se înșela. Pe când se afla pe drum spre un atelier de sudură, mașina străinilor a apărut din nou și s-a apropiat la numai câțiva centimetri de autoturismul lui Reed.

La atelierul de sudură, „Fețele-de-plastic" și-au parcat automobilul chiar în spatele lui și l-au urmat pe Reed spre intrarea în atelier, ca niște umbre. Când Reed a deschis ușa atelierului s-a produs o flamă albastră, iar când s-a uitat în spatele său a constatat, uluit, că atât cei doi, cât și mașina lor, dispăruseră fără urmă.

Pamara Johnson, din Richmond, Indiana, una din puținele persoane care și-au amintit aproape în totalitate una din numeroasele răpiri ce le-a suferit, fără să fie necesară regresia hipnotică, a avut și ea o experiență MIB.

Așa cum cazuistica întâlnirilor de gradul IV a demonstrat-o, răpirile au debutat de la o vârstă fragedă.

Când avea 14 ani, într-o zi însorită de iunie, o limuzină neagră a început să se învârtă pe străzile din jurul blocului în care locuia. Ea a coborât să vadă ce se întîmplă . Limuzina s-a oprit și un individ a coborît din mașină și s-a apropiat de ea. „Purta pantaloni negri își amintea ea, o jachetă neagră și o pălărie tot neagră. Aceasta din urmă semăna cu o cască pe care o poartă șoferii.

Mersul era normal. Tenul îi era deschis la culoare, ba chiar alb. Ochii îi erau negri și nu am reușit să îi văd pupilele. Mi-a vorbit într-o engleză fără accent străin. Nu am auzit nici un zgomot al motorului limuzinei cu geamuri opace".

Politicos, individul a întrebat-o dacă în blocul respectiv locuia o oarecare Rhonda Smith. Pamara nu auzise niciodată

de această persoană, aşa că individul i-a mulţumit, s-a întors la amaşină şi a plecat.

La scurt timp, Pamara, însoţită de sora ei au plecat până la un magazin din apropiere. Limuzina a apărut din nou, ca din pământ. S-a oprit în dreptul refugiului pentru pietoni, moment în cre ea a văzut cum geamul din spate coboară încet şi apare ţeava unei puşti.

Înspăimântată, a împins-o pe sora ei în spatele unui zid, iar ea s-a ascuns în spatele unui copac.

Au fost trase trei cartuşe care s-au oprit în triunchiul copacului, după care limuzina a demarat putenic şi a intrat pe o stradă care se înfunda şi a dispărut. O doamnă, aflată la fereastra locuinţei sale, a văzut întreaga scenă şi a sunat la poliţie. Ajunşi la faţa locului, anchetatorii au extras cele trei gloanţe din triunchiul copacului. Concluzia la care au ajuns aceştia a fost că, probabil un ucigaş plătit greşise alegera ţintei.

Având legătură sau nu cu cele întâmplate, patru ani mai târziu, însărcinată fiind, Pamara avea să fie răpită din nou, fapt de care avea să-şi amintească destul de clar. Ea, împreună cu mama şi sora ei, au fost luate la bordul unui OZN, în apropierea oraşului Arlington. Era o zi rece de decembrie când un OZN s-a apropiat de sol şi a atins vârfurile copacilor care, de atunci, au rămas uscate.

La bordul navei, Pamarei i-a fost îndepărtat foetusul ce-i fusese confirmat la examenele medicale. Vinovaţii au fost aşa-numiţii „mici omuleţi gri". După operaţie, Pamarei i-au fost arătate câteva recipiente mari în care se aflau foetuşi plutind într-un lichid limpede, de corpul cărora erau conectate mai multe fire.

Patsy locuieşte într-unul din oraşele aflate în zona Munţilor Appalachi. De-a lungul întregii sale vieţi a avut parte de experienţe paranormale, inclusiv răpiri. Una dintre cele mai stranii s-a petrecut în seara în care trei extratereştri mici de statură au intrat în camera ei.

Femeia era gravidă, furioasă și nu dorea să aibă de-a face cu ei. Când cei trei s-au opropiat de patul în care se afla, ea s-a ridicat brusc și l-a apucat de gât pe unul dintre ei. A strâns, s-a auzit o trosnitură și capul extraterestrului a căzut pe spate. Ceilalți doi l-au apucat imediat de brațe, s-au întors cu niște mișcări automate, ca de robot, și au dispărut în lumina ce apăruse în dormitor.

Ea avea pe corp un semn în forma literei V, în care se afla cifra 7 inversată, imediat dedesubt apărând un B înscris într-un cerc. Ea își amintește că odată, pe când era copil, se întâlnise cu un bărbat înalt, blond, îmbrăcat într-un costum dintr-o singură bucată. Ochii îi erau blânzi. Ea a fost paralizată de fața și de privirile lui, și de faptul că în loc de cuvinte, creatura a scos un sunet puternic.

De-a lungul anilor, Patsy și membrii familiei ei au fost urmăriți, în dese rânduri, de mașini negre. Și aceasta în pofida faptului că și-au schimbat domicilul foarte des. Ar fi foarte interesant de aflat dacă există vreo legătură între răpitori, aparițiile Oamenilor în Negru și semnele ciudate de pe corupul ei. Odată, își amintește, „am fost urmăriți de ceea ce păreau a fi mașini de poliție. Păreau căci, spre deosebire de cele obișnuite, acestea erau învăluite în partea inferioară de un fel de ceață mișcătoare".

O întâmplare stranie, sinistră chiar, s-a petrecut într-o după amiază în care Patsy conducea autoturismul însoțită de soțul ei. La o distanță foarte mică de o intersecție, ea a leșinat pentru scurt timp. Soțul ei a înghiontit-o tocmai la timp pentru a-și reveni și a opri la stop. (Interesant este faptul că în apropiere se afla staționată o limuzină de culoare neagră, cu geamuri întunecate) în acel moment, o voce care, din când în când, comunica telepatic cu Patsy i-a spus: „Vezi, te putem ucide când vrem noi!"

Patsy şi cei din jurul ei au văzut, în numeroase ocazii, elicoptere închise la culoare trecând pe deasupra sau în apropierea locuinţei lor. De exemplu, în perioada în care locuiau în localitatea Windblow, Carolina de Nord, au zărit, trei nopţi la rând, trei elicoptere ce staţionau pe cer, care păreau a fi legate între ele de un uriaş arc electric.

C. Watts era un cultivator de bumbac din regiunea Texas-ului. Nu ştia nimic despre OZN-uri, iar pe primul pe care l-a întâlnit, aterizat pe câmpul lui, l-a întâmpinat cu pumnul crezându-l vreo maşinărie a guvernului, care-i disgruge recolta. Cea de-a doua întâlnire, însă s-a terminat cu o clasică răpire.

La un timp după aceea, nava a apărut din nou, numai că de astă-dată Watts a reuşit să facă fotografii cu un aparat Polaroid. Avea dovadă, acum începuse să caute răspunsuri la o persoană competentă. În cele din urmă a reuşit să ia legătura cu unii membri ai *Comitetului Condon*, dar întâlnirea cu ei a fost o mare dezamăgire pentru el.

Nu a primit nici un răspuns, mai mult chiar, dr. Condon i-a comunicat că fotografiile sale (dovezile sale) fuseseră rătăcite şi că, oricum, n-avea nici un rost să-şi bată capul cu astfel de chestiuni.

Watts nu a dezarmat şi s-a decis să-şi facă publică povestea în mass-media. Foarte repede a devenit un personaj cunoscut la nivel naţional, însă curând a început să primească ameninţări cu moartea. Dr. Allen Hynek l-a îndemnat să se supună unui test cu detectorul de minciuni pentru a-şi dovedi astfel buna credinţă şi realitatea celor petrecute.

Aşa că, în ziua stabilită, Watts se afla în drum spre Amarillo, locul unde urma să aibă loc testul. La un moment dat, a văzut staţionat pe şosea un automobil marca Plymouth, cu capota ridicată. O tânără femeie blondă, atrăgătoare, aflată lângă maşină, i-a făcut semn să oprească. El a procedat

întocmai şi când a coborât din maşină, o lovitură puternică primită în zona gâtului, l-a făcut să se prăbuşească.

Atunci când şi-a revenit, a văzut două chipuri aplecate asupra sa. Erau bine făcuţi, cu tenul măsliniu, cu o fizionomie tipic orientală. Aveau aproximativ 1,80-1,85 metri înălţime şi purtau costume închise la culoare şi pulovere pe gât. Cei doi au îndreptat spre el două arme semiautomate şi, într-o engleză corectă, i-au spus că va trebui să nu treacă testul.

Speriat, o oră mai târziu Watts proceda întocmai.

Noaptea următoare, o maşină neagră a apărut în faţa casei sale; ulterior au fost auzite focuri de armă, provenind dinspre maşina ce se deplasa foarte încet. Toate acestea deveniseră de nesuportat pentru Watts, care a declarat, în cele din urmă, că povestea cu OZN-ul era un fals.

Cu timpul, el a început să aibă devieri comportamentale, fiind influenţat, după cum mărturisea fratele lui, de un străin care îşi făcuse apariţia în casă. Watts a început să aibă comportări paraonice, fiind convins că unele persoane doreau să-l elimine. În cele din urmă, dintr-o greşeală generată de frică, el a tras asupra unui poliţist.

Cazul Watts are un final trist, apăsător, care se poate rezuma astfel: cândva fusese un soţ şi un tată fericit. Apoi au apărut extratereştrii. Din celula sa din închisoarea statului Texas, el declara: „Incidentul (cu OZN-ul) m-a costat soţia, copiii, 285.000 dolari, libertatea, sănătatea (în prezent suferă de tulburări cardiace) şi a fost foarte aproape să mă coste chiar viaţa. Şi toate acestea doar pentru că s-a întâmplat ceva ce nu am înţeles şi despre care am vorbit*. Acum cred că ar fi fost mai bine dacă aş fi murit în acel incident".

Nu garantăm autenticitatea acestor relatări dar în realitate sunt mult mai multe şi pînă în prezent nimeni nu le poate da o explicaţie cît acceptabilă şi credibilă...

---

* Vezi şi „Men în Black Poliţia extraterestră, Editura Z 2000, Bucuresti, 2000

OZN ȘI PROGRAMELE BLACK BUDGET

La 29 noiembrie 1989, doi jandarmi aflați în patrulare în regiunea Eupen din Belgia, s-au văzut confruntați cu un eveniment straniu: în jurul orei 5:30 după-amiază, atenția le-a fost atrasă de apariția unor lumini puternice, aflate pe șosea în fața lor. Sursa lor era o platformă triunghiulară, de mari dimensiuni.

Pe aceasta se aflau trei spoturi luminoase, dispuse în formă de triungi, în centru cărora se putea zări o lumină de culoare roșie-portocalie, care se rotea. Obiectul, la început staționar, s-a ridicat în aer și s-a pus în mișcare în direcția nord-est.

Acest incident a fost printre primele dintr-o serie numeroasă, ce a constituit așa-numitul „Val OZN Belgian*" din perioada 1989- 1990.

Datorită numeroaselor semnalări, Forțele Aeriene Belgiene au decis trimiterea unor aparate de vânătoare F-16 în misiuni de interceptare. Rezultatele au rămas secrete, dar, potrivit unor indiscreții, piloții militari ar fi avut atât contact radar, cât și vizual (OZN-ul accelerând de la o viteză de 0,09 Mach la 1,2 Mach în aproximativ 10 secunde).

---

* În perioada respectivă conform unor surse documentare franceze printre care și populara revistă SCIENCE & VIE, SUA , prin intermediul USAF își testa avioanele ce erau echipate cu tehnologie Stealth, deasupra Europei, singurii care au descoperit aceste manevre ultrasecrete fiind specialiștii în radar francezi

Într-o conferință de presă consacrată acestor apariții, colonelul De Brouwer, șeful Departamentului Operațiuni din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, a declarat:

„Ceea ce au descoperit piloții este ceva care se situează în afara zborului normal al unui avion. Uneori, am avut ceea ce noi numim „detecție radar", fapt ce ne-a dat unele indicii asupra parametrilor vitezei, care varia de la 50 la 90 de noduri, cu o accelerație care s-a dezvoltat în câteva secunde.

Viteza prea mare e un element imposibil de tolerat pentru o ființă umană, aceasta în primul rând; în al doilea, observațiile vizuale descriu un sistem, un aparat care staționează sau survolează o zonă evoluînd la o altitudine joasă, fără a produce vreun zgomot. Acum, cu tehnologia actuală, acest lucru este imposibil."

Are dreptate colonelul belgian? Oare tehnologiile actuale și când spunem acest lucru nu ne referim la tehnologia „standard", la ceea ce este cunoscut, ci la tehnologia dezvoltată în cadrul programelor secrete – nu permit realizarea unor aparate cu asemena performanțe?

Este din ce în ce mai evident faptul că unele guverne au reușit să dezvolte tehnologii ce depășesc cu mulți ani tot ceea ce se cunoaște oficial. Acest lucru se pare că s-ar fi petrecut la sfârșitul anilor '40, dar există unele voci ce antedatează evenimentul, ipoteza nu pare totalmente hazardată dacă ne aducem aminte de misterul ce mai persistă încă în jurul faptelor petrecute în 1944 în portul Philadelphia, ca și de ciudatele evenimente OZN de la sfârșitul anilor 40 și începutul anilor '50.

Bob Beam un personaj aparte, ce a fost implicat timp de peste 20 de ani în derularea proiectelor militare secrete a recunoscut faptul că Statele Unite au intrat în posesia mai multor epave ale unor OZN-uri, din care au prelevat

echipamente, cadavre ale membrilor echipajului, iar în unele cazuri s-a reuşit capturarea chiar a unor entităţi în viaţă.

Aceste dezvăluiri au îndreptat atenţia publicului spre un program ultrasecret, cunoscut sub numele de *Proiectul Aurora*, despre care unii experţi susţin că ar fi fost dedicat construcţiei de vehicule aeriene bazate pe o tehnologie nonterestră.

Potrivit standardelor acutale, naveta spaţială, americană reprezintă unul dintre cele mai mari succese ale tehnologiilor convenţionale aerospaţiale. Cu toate acestea, este totuşi un vehicul cu puţine perspective, datorită sistemului său de propulsie limitat.

Iată că, în ultimul timp, apar tot mai multe dovezi ce acreditează ipoteza că americanii au dezvoltat un model total nou de vehicul spaţial, capabil să atingă viteze foarte mari.

La 15 septembrie 1991, naveta Discovery evolua la o altitudine de 3.000 de km, pe o orbită aflată în semiîntuneric. La un moment dat, camera video instalată la bord a înregistrat apariţia unui punct alb, strălucitor, ce se deplasa spre Terra, potrivit calculelor, cu o viteză de 54.000 km/h. Răspunzând, în aparenţă, unui flash sosit din nivele inferioare de altitudine, punctul a executat un viraj la dreapta, fiind urmat, trei secunde mai târziu, de două antirachete ce fuseseră lansate de pe Pământ. Viteza obiectului a ajuns, în mai puţin de 2 secunde, la 200.000 km/h.

Potrivit opiniei expertului Richard Holden, obiectul nu ar fi fost o navă extraterestră, ci doar o armă ultrasecretă, bazată pe o tehnologie extraterestră. „Camera video din naveta spaţială a filmat în acea noapte, o armă de tipul *Războiul Stelelor*, activă în orbita pământului, sistemul defensiv aparţinând tehnologiei noastre şi destinat ţintelor mobile."

Cu ani în urmă, OZN-urile erau considerate obiecte simple, mai târziu rapoartele indicau apariția unor lumini multicolore, pentru ca, mai recent, să înceapă să fie observate din ce în ce mai multe obiecte zburătoare în formă de triunghi. Ar putea fi acestea avioane ultrasecrete?

Chris Gibson, specialist în construcții aerospațiale, susține că a văzut astfel de aparate de la mică distanță: „Îmi este foarte clar că s-au pus la punct astfel de dispozitive de zbor; sunt testate deasupra Mării Nordului și sunt vehicule cu profil variabil.

De exemplu, un aparat de tipul *KC 135 Q Stratotankers* era însoțit de un avion triunghiular, negru, cum nu am văzut vreodată. Un model inițial al lui ar putea fi aparatul F-117 cu profil variabil, dar ceea ce am văzut era mult mai mare, era un triunghi matematic perfect."

Un alt martor, Ray Warlod este convins că a reușit să filmeze zborul unor aparate aeriene secrete deasupra unei zone situate la vest de orașul Las Vegas, în așa-numita *Arie 51*:

„Pur și simplu, am lăsat camera să filmeze. La reluarea cu încetinitorul, se putea vedea în această regiune montană obiecte zburând cu probabil 60-70.000 mile/h. cred că este vorba, probabil, de nave extraterestre capturate, prăbușite sau nu, noi încercând să dezvoltăm aparate cu performanțe similare folosind tehnologia terestră, metale și substanțe terestre. Probabil că în spatele acestor vehicule există o inginerie aparte, dar sigur că ceea ce am filmat aparține fie guvernului, fie armatei."

O serie de observații nocturne făcute în 1992 în apropierea bazei aeriene Beale (fostă bază operațională a aparatelor SR-71 Blackbird), pare a furniza un indiciu asupra dimensiunilor reale ale *Proiectului Aurora*. Un aparat aerian având ca siluetă un model luminos de formă triunghiulară a fost observat din apropiere de un pasionat al aeronauticii.

El a declarat că „triunghiul luminos" era însoţit în zbor de un *KC- 135 Q Stratotankers* aparţinând escadrilei a 9-a *Strategic Refuelling Wing*, de un aparat de transport T -38 A şi un aparat F-117A aparţinând escadrilei 37. Aparatul necunoscut era cu 50% mai lung decât aparatul Stealth ce-l însoţea, având astfel o lungime de 105 picioare, dimensiuni foarte apropiate de cele ale aparatului SR 71A, ce are o lungime de 103 picioare. Este posibil ca acest aparat să fie un vehicul de foarte mare viteză, destinat operaţiunilor de recunoaştere, dezvoltat în cadrul aşa-ziselor programe „*Black Budget*".

Bob Beam explică: „Suma de investiţii a autorităţilor în cadrul a ceea ce se numesc programe „*Black Budget*" este de 50 de miliarde de dolari anual. În marea ei parte, această sumă este folosită în domeniul OZN, urmărindu-se dezvoltarea construcţiei de vehicule pe baza materialelor proprii, cu acumularea cât mai multor cunoştinţe în domeniul propulsiei."

În 1989, Bob Lazar a apărut pe postul de televiziune din Las Vegas susţinând că este un fizician care fusese angajat de ofiţeri superiori ai Serviciilor de Informaţii pentru a studia nave extraterestre, ce se află într-un loc ultrasecret aflat în zona *Groom Lake*, Nevada.

„Sarcina mea ca inginer în domeniul propulsiei, era ca pe baza informaţiilor deţinute să ajungem la un produs finit, capabil să realizeze un zbor-test."

Lazar a mai adăugat că scopul principal al cercetărilor era de a descoperi dacă tehnologia bazei, ar putea fi copiată astfel încât să devină funcţională folosindu-se materiale terestre.

Ca parte integrantă a atribuţiilor mele, zilnice eram introdus într-o cameră în care se găseau o masă, un scaun, 120 de rapoarte şi pliante cu instrucţiuni. Eram lăsat acolo

să petrec un timp de obicei cam o jumătate de oră. Acele instrucțiuni conțineau cele mai importante informații legate de extratereștri și de tehnologia lor."

La sfârșitul lunii martie și începutul lunii aprile 1992, un radioamator, folosind echipamente extrem de performante, a reușit să penetreze frecvența de lucru folosită de NORAD pentru comunicații cu aparatele de tipul AWACS - E3.

Tot cu acest prilej, au fost aflate anumite nume de cod precum *Dark Star Mike* și *November*. Aparatele Lockheed din cadrul așa-numitului „*Black Project*" (presupunem că este vorba de celebrul bombardier B-2) folosesc nume de cod cum ar fi. *Senior bowl, Senior Crown,* iar numele de cod al aparatelor F117A Stealth era *Senior Trend.*

Numele de cod al aparatelor *Proiectului Aurora* este *Senior Citizen.* Ele navighează în jurul globului, decolând de pe coasta de vest a Statelor Unite, traversează Oceanul Pacific realimentându-se cu combstibil deasupra insulei Tahiti, și aterizează la baza *RAF Machrihanish,* în vestul Scoției.

În 1992, cotidianul „The Scotsman" relata că un controlor de zbor al acestei baze monitorizase un aparat ce decolase cu o viteză estimată de 3 Mach.

Recent, s-a susținut că aparatele *Aurora* pot călători de două ori mai repede decât orice alt aparat aerian cunoscut și pot atinge viteza de 8 Mach.

Dacă cu foarte mult timp în urmă, Asociația Oamenilor de Știință Americani era oarecum șovăitoare în acceptarea realității existenței unor astfel de aparate, în prezent savanții recunosc acest lucru.

Iată, în continuare, câteva fragmente dintr-un raport al acestei asociații, al cărui subiect a fost tocmai presupusa existență a unor aparate aeriene având la bază tehnologii avansate:

„Ipotezele operaționale de lucru par a sugera existența unui număr important de tipuri de aparate aeriene operaționale, misterioase: *Aurora/Senior Citizen* aparat aerian de recunoaștere de mare altitudine și viteză (Mach 4 Mach 6); aparate cu propulsie exotică, de mare viteză (peste Mach), vehicule nepilotate bazate pe „puls detonation" sau motoare cu combustie externă, proiectate pentru misiuni de recunoaștere sau luptă;

TR-3A (Black Manta) aparat subsonic de recunoaștere de tip *Stealth*, similar aparatelor F117A; aparate *Stealth*, preprototipuri cu configurații variate, unice, destinate testării unor vehicule în curs de a fi sau deja propuse producției.

Datorită naturii fragmentare a mărturiilor, și a declarațiilor sau a rapoartelor contradictorii, nu se poate elabora o concluzie definitivă, ansamblul datelor de care dispunem conducând doar la schițarea următoarelor idei: Este posibil ca măcar un aparat aerian experimental de mare altitudine și viteză să fie supus, în prezent, testelor de zbor.

Dovezile actuale nu permit determinări concrete ale tipului de aparat ce este cunoscut sub numele de *Aurora*. Nu este clar dacă este un vehicul pilotat sau doar un zvon similar cu *D-21*, aparat ce fusese asociat cu avionele *SR-71*. Este puțin probabil, totuși, ca vehiculele de tip *Aurora* să se afle în producție sau să aibă satut operațional.

Este posibil ca programul *TR-3A (Black Manta)* să existe cu adevărat și, din acest motiv, câteva duzini din aceste aparate pot fi operaționale sau se pot afla în producție curentă.

Există o mare probabilitate ca unul sau mai multe aparate preprototipuri *Stealth* să existe cu adevărat, cu toate că acestea nu fac parte propriu-zis din programul de producție.

Raportul din care v-am prezentat câteva pasaje este important datorită faptului că atestă existența unui număr

oarecare de aparate experimentale care, în ochii specialiștilor, nu ar reprezenta decât exemplare inițiale ale unei producții de scară largă. Totuși, unii analiști ai fenomenului aviatic sunt de părere că aceste concluzii ar fi false.

Ei argumentează atitudinea lor prin faptul că ar exista dovezi dintre cele mai solide cum că aparatele *Aurora* ar fi fost folosite deja, în scopuri operaționale. Ei se sprijină în aceste afirmații pe declarațiile unor martori calificați, ce susțin că aceste aparate au fost folosite în timpul războiului din Golf, ca și pe repetatele observații ale aparatelor de acest tip făcute în afara Statelor Unite.

Dar este bine să nu uităm un lucru: în acest capitol s-au luat în calcul proiectele Black Budget numai din SUA... Astfel de proiecte mai există și în alte țări precum Federația Rusă, China, Japonia , Franța, etc....de unde pot apare oricînd surprize la care nici nu ne așteptăm!

MISTERUL DE LA KECKSBURG

Orașul american Keckesurg, situat in vecinătatea maisivului Mount Pleasant, statul Pennsyilvannia, aflat la o distanță nu mare de granița cu Canada, s-a trezit peste noapte în centrul atenției ufologilor, și nu numai a lor.

La 8 septembrie 1956, în jurul orei 4:30 P.M., sute de martori au observat pe cer o lumină portocalie uriașă, ce a traversat lacul Erie, precum și alte câteva localități învecinate, deplasându-se spre nord. O serie de alte observații, provenite de astă dată din provincia canadiană Ontario, au permis, ulterior, să se stabilească traiectoria descendentă a apariției.

Un număr destul de important de martori au relatat că observaseră cum din corpul obiectului se desprindeau mici fragmente incandescente, iar trena de fum de însoțea obiectul, vizibilă până la granița cu statul New York, a rămas vizibilă pe cer circa 20 de minute.

Presupunând că era vorba de un avion aflat în dificultate, localnicii au sesizat echipele de intervenție. Întrebați fiind despre direcția în care se deplasa „avionul", mulți martori au indicat o poziție aproximativă de genul „deasupra lacului Erie" sau „ la sud de lac".

Doar câteva minute mai târziu, „ceva" se prăbușea într-o zonă îndepărtată din apropiera orașului Kecksburg, unda de șoc a impactului fiind înregistrată de seismograful aflat la Willow Ruin Airport, la 25 de mile de orașul Detroit.

Localnicii, organizați ad-hoc, au pornit imediat în

căutarea misteriosului obiect și au descoperit pe malul lacului Michigan, fâșii metalice care căzuseră din cer. Oamenii au făcut imediat legătura între deplasarea obiectului strălucitor și resturile metalice găsite. Ei au făcut cunoscute autorităților ipoteza lor, numai că specialiștii USAF au rămas sceptici; de altfel, aceștia au dat publicității un comunicat în care se spunea că „...au fost găsite fâșii metalice, dar acestea nu provin din spațiu". Potrivit comunicatului, fâșiile metalice găsite fuseseră folosite în cadrul unui exercițiu militar și fuseseră folosite pentru a se bruia sistemele radar.

De-a lungul întregii regiunii survolate de „avionul aflat în dificultate", atunci când părțile incandescente desprinse din acesta au atins solul, au izbucnit mici incendii, pompierii având de lucru câteva ore bune.

O întreagă armată de ziariști cercetau terenul de-a lungul și de-a latul, luând declarații martorilor, în speranța că vor avea șansa de a localiza zona impactului. Norocul a fost însă de partea unei oarecare doamne Jones, ce locuia foarte aproape de Mount Pleasant. Ea susținea că obiectul se prăbușise în pădure, la *„doar un kilometru, un kilometru și un pic"* de casa sa. Cei doi băieți ai ei fuseseră martori oculari ai apariției obiectului, pe care l-au descris ca pe o *„stea în flăcări"*. Imediat după dispariția lui în spatele copacilor, din pădure s-a ridicat o palmă de fum. Copiii au vrut să plece în cercetare, însă doamna Jones, intuind posibilitatea existenței vreunui pericol, i-a oprit după numai câțiva zeci de metri.

Imediat au fost alertați pompierii voluntari, cărora li s-a spus că aveau de căutat un avion ce se prăbușise în pădure și explodase. Paralel cu acțiunile de căutare pe teren, organele de anchetă au început o verificare amănunțită a orarelor și a culoarelor de zbor, încetul cu încetul ajungându-se la

concluzia, uluitoare, că nu putea fi vorba de un avion. Poate, cel mult, un avion militar. În tot cazul, s-a decis anunţarea evenimentului serviciilor de securitate ale armatei.

În jurul orei 19:30, la mai bine de trei ore de la prima semnalare a obiectului în flăcări, un pompier, sau poate o persoană îmbrăcată în uniforma pompierilor, însoţită de o alta, probabil agent guvernamental, au ajuns la locul impactului. Aveau asupra lor un contor Geiger de tipul celor folosite de apărarea civilă.

După circa 15 minute petrecute acolo, cei doi s-au îndepărtat. La un moment dat s-au întâlnit cu un localnic, John Murphy, ce se afla în apropierea lizierii pădurii. El i-a întrebat pe cei doi ce au văzut. Pompierul i-a dat un răspuns foarte scurt „Nu ştiu" şi a continuat, spunându-i că dacă doreşte alte informaţii să se adreseze armatei.

Zvonul că ceva misterios posibil o farfurie zburătoare se prăbuşise undeva în pădure s-a răspândit cu o uluitoare repeziciune. Au început să-şi facă apariţia sute de maşini înţesate de curioşi. Cele câteva drumuri secundare ce duceau spre pădure erau pline de amatorii de senzaţional. Cu toate că părea o sarcină imposibilă, poliţia a reuşit să protejeze zona şi locul impactului.

Operaţiunea era acum condusă direct de armată; sediul detaşamentului de pompieri voluntari din Kecksburg era acum ocupat de ofiţeri ai serviciilor de securitate ale armatei. În clădire fusese adus un mare număr de echipament specific, inclusiv o staţie radio de mare putere; soldaţi înarmaţi patrulau în zonă. Foarte mulţi localnici au observat vehicule militare îndreptându-se spre pădure, inclusiv un camion cu o remorcă-platformă. Alte două vehicule similare, una transportând o mică macara, au fost văzute pătrunzând printre copaci, adânc în pădure.

Interesul asupra întregului eveniment a sporit de câteva ori în momentul în care s-a aflat că la o bază aeriană din zonă aterizase un aparat al USAF ce transportase o echipă de militari și personal științific de cel mai înalt nivel.

Mai târziu, unii martori au remarcat o coloană de vehicule militare ce se deplasa dinspre zona prăbușirii. În această coloană se găsea și un camion pe a cărei remorcă-platformă se puteau distinge o încărcătură de formă neobișnuită, acoperită cu o prelată. Vesta s-a răspândit cu repeziciune în întreg orașul; cea mai vehiculată ipoteză era aceea a prăbușirii unui avion militar. Însă aceasta a fost negată de surse oficiale, mai mult chiar, pentru a se crea confuzie, au fost făcute intenționat câteva mici indiscreții, potrivit cărora nu era vorba de un avion, ci de un meteorit.

Iar pentru a părea autentice, ele au fost „sprijinite" de o declarație oficială a USAF, în care se spunea că, în ciuda unei căutări asidue, ce durase 24 de ore, în pădure nu fusese găsit nimic.

Investigatorii civili au rămas surprinși de toate aceste declarații, oficiale și neoficiale, deoarece ipoteza meteoritului „scârția" în multe locuri. Astfel, după adunarea a sute de declarații ale martorilor oculari, a reieșit că obiectul făcuse, la un moment dat, un viraj de apox .25 -30 de grade, după care își continuase deplasarea pe o traiectorie descendentă, în linie dreaptă, până la impactul cu solul.

Viteza de deplasare a fost stabilită la aproximativ 8500 km/h, mult inferioară velocității unui meteorit, care este, se știe, de 48.000 de km/h. și apoi, ce meteorit poate efectua un viraj în cursul traiectoriei sale? Incidentul a rămas o enigmă. De reținut că atunci, în 1965, ca și astăzi de altfel, ipoteza unei evenuale prăbușiri a unui OZN de origine extraterestă nu fusese dovedită, dar nici nu fusese respinsă în întregime.

La 25 de ani de la incident, în 1990, o echipă de investigatori condusă de Stan Gordon, membru al Asociației de Studiere a Inexplicabilului, din Pennsylvania, a decis să reanalizeze cazul prăbușirii de la Kecksburg. În urma unei anchete desfășurate pe scară largă, echipa de cercetători a reușit să localizeze câțiva dintre martorii direcți sau indirecți ai evenimentului.

James Romanki avea, în 1965, 18 ani și făcea parte din corpul pompierilor voluntari din Kecksburg. Atunci, la vremea incidentului, era membru al uneia dintre echipele ce încercau să localizeze locul unde se presupunea că se prăbușise un avion. Intervievat de echipa lui Stan Gordon, el și-a amintit că văzuse OZN-ul la sol:

„Nu avea aripi, motoare, elice sau fuselaj, nu avea ferestre, uși, nu avea spărturi sau îmbinări. Era o singură piesă uriașă, de metal." Obiectul avea o formă de ghindă*, o ghindă de bronz de aproximativ 3,50 metri înălțime și aproximativ 3 metri în diametru la bază, și avea o margine teșită ce era ușor ridicată.

Apropiindu-se mai mult de straniul corp, Romanski a observat că pe peretele de metal erau inscripționate semne misterioase,

În 1990, datorită unui documentar realizat în cadrul programului *Unsolved Mysteries* (Mistere Nerezolvate), cele

* Cu prilejul unor discuții ce au avut loc la Roswell cu ocazia Simpozionului „Rosweel la a 60 a aniversare"din anul 2007 organizat de Centrul de Studii și Cercetări Ufologice din Roswell, New Mexico, unii specialiști ufologi americani au adus argumente potrivit cărora acestă capsulă era una din primele prototipuri experimentate pentru viitorul program Apollo – Omul pe Lună. Cazuri asemănătoare de ca la sol , ci cu aterizări urmate de decolări în fața unor martori, sunt cazurile Soccorro, New Mexic , martor polițistul Zamora și Valea Plopului România, martori mai mulți săteni. Și aceste două „nave" au avut pe „carcasă" inscripții indecifrabile. atît pentru martori cît și pentru specialiști

petrecute la Kecksburg au captat interesul general. Potrivit celor spuse în cadrul programului, sute de alți martori, prin declarațiile lor, au sporit credibilitatea și greutatea probelor deja deținute.

Printre aceștia s-a numărat și un fost ofițer al poliției militare din cadrul USAF care, în 1965 se afla la baza aeriană Lockborne, în apropiere de Columbus, Ohio. Sub pseudonimul Robert Adams, el a dezvăluit că unitățile de intervenție au fost puse în stare de alertă roșie încă din primele ore ale zilei de 10 decembrie, la doar câteva ore de la confirmarea prăbușirii unui obiect necunoscut în apropiere de Kecksburg.

Adams, împreună cu unitatea din care făcea parte, a fost trimis la un hangar căruia urma să îi asigure paza. La un moment dat, „...un camion-platformă, ducând un obiect acoperit cu o prelată, a intrat în hangar, iar ofițerii superiori ne-au ordonat să tragem în oricine ar încerca să intre fără permis special."

Mai târziu, prin fața sa a trecut un alt camion ce transporta o încărcătură camuflată, având de două ori mărimea unei mașini Wolkswagen. Adams a fost schimbat din post între orele 6 și 7 dimineața, camionul cu obiectul respectiv pe platformă părăsind baza în aceeași zi, în jurul orei 19:30, cu destinația baza aeriană *Wright-Patterson*, aflată la o distanță de aproximativ 160 km.

Un an mai târziu, Adams a fost disponibilizat din cadrul Forțelor Aeriene, măsură pe care el o consideră foarte ciudată, o manevră deliberată, datorată evenimentelor la care fusese martor.

Un alt martor, cu pseudonimul John Cummings, susține că a văzut obiectul cu ochii săi, în incinta unui hangar al bazei *Wright-Patterson*, la 12 decembrie 1965. El era șofer al unei companii de materiale de construcții din Dayton, care efectua dese livrări acestei baze.

La 11 decembrie,un ofiţer superior al bazei a venit la sediul companiei şi a comandat un număr de cărămizi cu rezistnţă sporită la radiaţii, necesare construcţiei unei camere speciale de protecţie într-una din clădirile bazei. A doua zi, Cummings, însoţit de vărul său, de asemena angajat al aceleiaşi companii, a livrat peste 6000 de cărămizi. „Descărcam cărămizile pe nişte paleţi".

„Vărul meu şi cu mine am hotărât să ne furişăm în hangar pentru a vedea ce era atât de secret." Din nefericire, cei doi au fost surprinşi de gardieni, dar nu înainte de a reuşi să vadă obiectul. Acesta avea o formă de clopot, de culoare bronz-închis şi avea în jur de 4 metri în diametru la bază şi aproximativ 3,50 metri înălţime.

Obiectul era susţinut de un eşafod acoperit pe trei părţi de o pânză suspendată de tavan, care-l învăluia ca o parașută. În jurul lui se aflau în jur de 15 persoane, îmbrăcate în costume de protecţie, care încercau să deschidă obiectul. „Am fost scoşi afată şi ni s-a spus să uităm ceea ce văzusem, că în 20 de ani obiectul va deveni un lucru obişnuit."

Cummings a furnizat o mulţime de alte date, foarte interesante şi incitante, chiar dacă greu de verificat. Astfel, el a susţinut că i s-ar fi spus că oamenii de ştiinţă nu reuşiseră să pătrundă în interiorul obiectului, în ciuda folosirii frezelor cu diamante sau a lămpilor cu acetilenă.

Chiar mai incredibilă a fost ipoteza căruia containerul de bronz ar fi conţinut corpurile unor fiinţe extraterestre mai mult ca sigur rănite. Această informaţie, cumulată cu ceea ce văzuse în interiorul hangarului, l-a determinat pe Cummings să fie convins că obiectul era, într-adevăr, aparatul prăbuşit la Kecksburg.

Leonard Stringfield, un renumit cercetător american specializat în investigarea cazurilor de prăbuşiri-aterizări de

OZN-uri, din nefericire decedat în 1996, era de părere că: „Kecksburg deține o importanță la fel de mare ca și faimosul caz Roseell.

Numeroși investigatori sunt de părere că guvernul american a recuperat corpuri ale unor ființe extraterestre, după una sau chiar două prăbușiri ale unor nave în deșert, în apropiere de Roswell, în 1947. Având în vedere cantitatea de informații, eu plasez cazul Kecksbrug pe primul loc după Roswell cel mai important caz de recuperare a uni OZN din istorie.

În acest caz Gordon a adunat zeci de documente și a compilat sute de pagini de investigații. Important este că zilnic ies la iveală noi date și informații.

Totuși, să fie vorba de o navă spațială extraterestră?

Datele pe care le avem, precum și vasta operațiune de recuperare și încercările de a analiza originea obiectului, tind să convergă spre o clasică operațiune de recuperare a unui vehicul non-terestru, însoțită de obișnuita operațiune de camuflare a acestui lucru. Întrebarea este ce anume să se camufleze? Recuperarea unei nave spațiale extraterestre? A unui vehicul experimental al USAF?

Potrivit revistei britanice *Ufo Magazine*, un dosar al cazului Kecksburg, întocmit de un cercetător britanic în 1994, aruncă o lumină nouă asupra celor petrecute. Astfel, studiul amintește că la 23 noiembrie 1965, dintr-o zonă secretă aflată adânc în interiorul teritoriului fostei Uniuni Sovietice, a fost lansată, în secret, o rachetă spațială.

Aceasta purta satelitul Cosmos-96, a cărui construcție era bazată pe o formă modificată a navei Soiuz, al cărui design era bazat pe forma clopotului de scufundare.

Colonelul Rodnez s. Lusey, șef-adjunct al Statului Major al *US Space Command* a dezvăluit că „Cosmos-96 intenționa să fie o sondă spațială cu destinația planeta Venus; datorită

însă unor defecţiuni a rachetei purtătoare, satelitul s-a prăbuşit, la 9 decembrie 1965, într-o locaţie situată la 51,8 grade lat. N şi 82,5 grade long.V". colonelul a mai adăugat că inscripţiile „extraterestre" găsite pe obiect şi descrise de unii martori, ar fi, de fapt, o scriere obişnuită în limba rusă, limbă ce ar putea fi considerată „extraterestră" pentru mulţi.

Cu alte cuvinte, ceea ce se prăbuşise la Kecksburg nu era altceva decât un satelit. Într-adevăr, ipoteza cercetătorului britanic pare a fi cea mai la îndemână, cu toate că unele neclarităţi mai persistă încă. De exemplu, nu se explică modul în care satelitul ar fi putut face un viraj de 25 de grade la o înălţime îndeajuns de mică pentru a fi observat de martorii de la sol.

La 23 noiembrie 1965, sovieticii aveau deja trei sonde în drum spre planeta Venus: Venus-1, lansată la 12 februarie 1961, Venus-2 lansată la 12 noiembrie 1965 şi Venus 3 lansată la 16 noiembrie 1965; de fiecare dată lansarea a fost anunţată cu surle şi trâmbiţe ca fiind un succes deplin.

Satelitul Cosoms-96 a fost lansat, într-adevăr, la 23 noiembrie 1965 având perigeul de 209 km şi apogeul de 262 km, o înclinaţie de 51 de grade, iar perioada de rotaţie în jurul Pământului era de 89,2 minute. Lansările în cadrul programului Cosmos s-au făcut de la cosmodromurile Kapustin-Yar (Marea Caspică-Volga), cu rachete Lans-Cosmos, pe orbite cu înclinaţie de 49 de grade şi de la Baikonur, cu rachete R-7. De aceea ne întrebăm de ce să fi vrut ruşii să trimită încă o sondă spre Venus?

Forma cea mai des folosită a sateliţilor programului Cosmos a fost cea a unui corp cilindric, cu capace semisferice, compartimentat în rezervoare cu propergol, modul de serviciu şi blocul echipamentelor ştiinţifice, la exterior găsindu-se panouri solare, antene, senzori şi alte prelungiri ale instrumentelor aflate la bord.

Obiectul găsit în pădurile de lângă Kecksburg nu părea a avea aceste caracteristici; martorii oculari l-au descris, mai degrabă, ca pe o „ghindă", o singură piesă uriașă de metal, de forma unei ghinde.

Referindu-se la inscripția de pe corpul obiectului, ce se presupunea că ar fi fost litere chirilice, James Romansky susține că deși cunoaște foarte bine limba rusă, nu a reușit să descifreze înscrisul.

Este adevărat că, potrivit unui studiu publicat în 1994 de *Teal Space Consulting Group*, cu sediul în Virginia, a cărui temă a constituit-o misiunile spațiale eșuate în ultimii 36 de ani, nava spațială care a înregistrat cel mai renumit eșec a fost seria satelitului Cosmos.

„Acestea dețin un adevărat record în privința duratei scurte de viață, adeseori explodând în decurs de numai câteva luni de la lansare precizează analistul Marco Caceres, care însă nu menționează motivele care au stat la baza acestui trist mister.

Într-unul din numerele sale din 1981, cunoscuta revistă științifică franceză „*La Recherche*" a publicat, poate, cel mai straniu articol din existența sa, textul fiind însoțit de un document fotografic inedit. Revista insistă pe lângă cititorii săi să nu elimine apriori și alte explicații ale cazului, fiind plauzibile și alte ipoteze interpretative. Iată relatarea celor întâmplate, conform declarațiilor unui participant la evenimente:

În după-amiaza zilei de 7 iulie 1947, la ora 14:20, a fost semnalată prăbușirea pe teritoriul mexican a unui obiect zburător neobișnuit. Cum acest fapt s-a produs în apropiere de granița cu Statele Unite, la scurt timp au sosit în zonă militari americani și mexicani, care au trecut imediat la căutarea în comun a locului prăbusirii.

Interesul era deosebit, întrucât, după cum au afirmat unii observatori, acest obiect zburător ar fi fost reperat la ora 13:22 de radarurile din Washington, el parcurgând, deci, într-o oră, un traseu de 4.000 de km. La acea dată, pe Terra nu exista nici un aparat de zbor capabil să atingă asemenea viteză.

Căutările au continuat fără întrerupere şi după căderea întunericului, epava obiectului, care mai fumega la12 ore de la prăbuşire (!), fiind reperată abia în jurul orei 2:15 A.M.

Reuşind să ajungă la locul prăbuşirii, într-o vale împădurită înconjurată de dealuri accidentate, militarii s-au aflat în faţa resturilor unei nave aeriene metalice, al cărui înveliş fusese spulberat de o explozie deosebit de puternică. La diferite distanţe în jur au fost găsite fragmente lamelare, confecţionate dintr-un material foarte dur.

După unele aprecieri, obiectul ar fi avut o formă circulară, cu un diametru de aproximativ 27 de metri. În partea centrală se pare că obiectul ar fi avut un dom, a cărui înălţime ar fi fost de circa 8 metri. Printre rămăşiţele navei nu a putut fi văzută nici o parte a sistemului de propulsie, dar, în schimb, a fost găsit corpul unei creaturi parţial arse.

Acest trup, deşi de tip hummanoid, nu era în nici un caz al unei fiinţe de pe Terra. Capul său, raportat la dimensiunile corpului, era deosebit de mare, nu avea nici nas şi nici urechi, dar orificiile respective se aflau la locurile ştiute; gura nu avea buze, fiind doar o simplă deschidere şi nu avea dinţi şi nici limbă. Deşii ochii îi erau arşi, orbitele erau anormal de mari, putându-se bănui că ar fi putut permite o vedere de 180 de grade.

La înălţimea trupului de 1.37 metri, picioarele erau proporţionate ca şi la oameni, dar braţele păreau a fi deosebit de lungi; mâinile aveau câte patru degete.

Medicii care au efectuat pe loc o serie de analize

preliminare au constatat că țesuturile musculare care nu erau arse, erau moi. Lichidul ce a fost găsit în vene a constituit, de asemenea, o surpriză, fiind incolor, cu un ușor reflex verzui și un puternic miros de sulf.

După ce au fost făcute sute de fotografii, corpul ciudatei ființe a fost îmbarcat la bordul unui aparat de transport C-47 și dus la o bază militată din Statele Unite. Epava a fost încărcată în trailere, care s-au îndreptat spre centrele secrete de cercetare militare americane.

Potrivit revistei franceze, a existat un martor care a reușit să păstreze un film făcut la locul catastrofei și pe care l-a dat publicității în 1980. Au urmat expertizele făcute asupra filmului, executate la celebrele laboratoare GSW, care au dat verdictul că pelicula are vechimea respectivă și este autentic.

Cert este că după această senzațională dezvăluire publică, nu a mai putut fi văzut nici filmul, nici ciudatul martor.

Cercul pare că se închide, deci, aviz...amatorilor!

FENOMENE NATURALE... DE EXCEPȚIE

Pentru explicarea aparițiilor OZN-urilor prin intermediul unor fenomene naturale rare, uneori au fost invocate Aurora Boreală și Australă și vestita „Rază Verde".

Deoarece aceste fenomene mai ridică, încă, multe semne de întrebare, prezentăm în continuare, în descrierea succintă a căpitanului de cursă lungă Jean Suciu Vidali, cele două aparitii care impresionează prin măreția lor.

RAZA VERDE

În cursul iernii polare a anului 1971-1972, navigam printre ghețurile arctice, în Marea Labrador, peste paralela de 60 de grade nordică și meridianul 55 grade vestic, la bordul navei oceanice trauler „Moldoveanu". În cursul zilei de 20 februarie 1972, la apus de soare, am avut rara ocazie de a vedea vestita și fascinanta „rază verde", după cum o numesc marinarii sau „flacăra verde" după cum o numesc astronomii.

De asemenea, în iarna polară 1972-1973, aflându-mă printe banchize și iceberguri, într-o zonă apropiată Groenlandei, spre Strâmtoarea Davis, 60 grade 15

latitudine nordică și 56 grade 10 longitudine vestică, în seara zilei de miercuri, 17 februarie 1973, orele 17:30 meridianul local, mi s-a oferit a doua oară prilejul de a observa vestita „rază verde", de astă dată în condiții climaterice favorabile.

Era o zi senină și geroasă, soarele, râzând cu dinți, trimetea raze strălucitoare care, izbindu-se de imensitatea cristalelor de gheață lucioasă, se reflectau în toate direcțiile, răspândind o luminiscență orbitoare, dar cu o vizibilitate excepțională, ce lărgea orizonul până la mari distanțe.

Fenomenul a apărut succesiv, în momentul răsăritului și apusului de soare, când mai rămâne un segment al părții superioare a discului solar deasupra orizontului, culoarea acestuia se schimbă succesiv, de la portocaliu aprins, spre violet sau combinat verde-albastu-cobalt.

Fenomenul a durat circa 1-2 secunde „raza" sau „flacăra verde" strălucind mai intens în momentul în care segmenul discului solar apunea. Culoarea verde strălucitoare era vizibilă atât cu ochiul liber, cât mai ales cu luneta sau binoclul de navigație.

Discul solar, pentru scurt timp, nu mai apare „roșu" ci „verde". Cauza sa explică prin efectele de refracție și, comparativ, apare ca un crater de vulcan în erupție, care aruncă în văzduh limbi de vapori verzi urmați de fascinata „flacără verde" care, într-o clipă, uimește și incită pentru totdeauna sufletul și mintea celor care au avut prilejul s-o zărească.

*AURORA BOREALĂ**

Ne aflam pe o zonă apropiată de coasta Peninsulei Labrador, în sudul insulei Baffin. Era o noapte întucecoasă şi geroasă, termometrul înregistrând temperaturi scăzute (-25, -30 grade C).

Deodată, din înaltul cerului a apărut coborând o perdea uriaşă şi jucăuşă, ale cărei falduri condulatorii se mişcau mereu şi încetişor, deplasându-se ca purtate de un zefir uşor sau de o briză lentă.

Această perdea imensă, ţesută din dese linii de raze luminoase, răspândea fascicole multicolore, asemănătoare cu desenele unui covor de curcubee verticale. Aceste zeci, sute de curcubee, difuzau în toată atmosfera o lumină feerică, grandioasă.

Culorile spectrului solar alternau succesiv de la roşu-portocaliu, la ultraviolet, unele sectoare costituind fâşii foarte luminoase, ca nişte proiectoare, altele fiind asemănătoare unor snopi de artificii.

Aveam impresia că aureola era mobilă. Mai întâi se apropia dintr-o direcţie, apoi se îndepărta mişcându-se, atât pe verticală, cât şi pe orizontală. În dansul ei cosmic, parcă venea până deasuprea navelor, la circa 200-300 metri înălţime.

---

* În anul 2007 şi 2008 am avut ocazia să studiez Aurorele Polare dincolo de Cercul Polar de Nord în : Nordul Norvegiei în Arhipelagul Svalbard, în Groelanda şi Alaska,pentru Emisfera Boreală, cît şi dincolo de Cercul Polar de Sud , în Sudul Strămtorii Magellan, pentru Emisfera Australă. Pentru prima oară Aurora Polară Boreală am observat-o la Sankt Petersburg în 1986.

În zonă erau atunci patru nave, dintre care două românești, una germană și una poloneză. Toți martorii au rămas adânc impresionați, uluiți de frumusețea fără asemănare a acestui fenomen cosmic, cunoscut sub numele de „Aurora Boreală"

TRIUNGHIUL BERMUDELOR, ÎN BERMUDE ȘI NU NUMAI

Dispariţiile misterioase a peste 100 de avioane şi nave, înregistrate în ultimii 45 de ani în zona cunoscută sub numele de *Triunghiul Bermudelor*, au constituit substanţa a nenumărate povestiri, romane şi filme de succes. În acelaşi timp, oamenii de ştiinţă au emis diverse ipoteze, pentru a suplini absenţa unor indicii revelatoare.

S-a presupus că ar fi vorba de furtuni magnetice, uragane apărute pe neaşteptate, unii savanţi au venit cu ipoteze mult mai îndrăzneţe (existenţa în zona respectivă a unor noduli spaţio-temporali) sau de-a dreptul fanteziste (dispariţiile ar fi fost cauzate de intervenţia urmaşilor atlanţilor refugiaţi sub ape, sau a unor extratereştri). Cert este că, în perimetrul celor 36.000 km pătraţi ai *triunghiului*, cu un vârf în sudul Floridei, cu al doilea în insulele Bermude şi al treila în Puerto Rico (zonă în care numărul observaţiilor OZN şi a unor creaturi ciudate este impresinant de mare), dispariţiile au avut ca unic numitor comun absenţa oricărei explicaţii corerente.

Se pare, însă, că unul dintre cele mai importante mistere ale *Triungiului Bermudelor* s-a lăsat descifrat.

O companie din New York, specializată în cercetări subacvatice pentru descoperirea comorilor din galioanele spaniole scufundate în apropierea coastelor Floridei, a scos la iveală rămăşiţele a cinci avioane, aparţinând marinei

americane. Cu uimire s-a constatat că era vorba de celebra „escadrilă pierdută".

Avioanele au decolat de la Fort Lauderdale în ziua de 5 decembrie 1945 și au dispărut fără nici o urmă, câteva zeci de minute mai târziu. Istoria *Zborului 19*, cum mai este numit cazul în literatura de specialitate, a constituit una dintre pietrele de temelie ale mitului legat de *Triunghiul Bermudelor*, mit născut în 1950, când un reporter al agenției de presă *Associated Press*, E.V.H. Jones, a întocmit un raport referitor la mai multe avioane și nave maritime dispărute în zona respectivă.

Povestea a fost reluată și îmbogățită cu noi date și comentarii de diverse alte publicații, până ce, prin anii 60, *Triunghiul Bermudelor* devenise o adevărată fixație colectivă.

Încă nu au fost identificate toate numerele de înregistrare ale avioanelor descoperite sub apă la o adâncime de 230 de metri și la 15 km depărtare în larg de Fort Lauderdale, însă unul dintre ele avea inscripționat pe fuselaj numărul 28, număr ce ar corespunde numărului purtat de avionul-comandat al „escadrilei pierdute". Deocamdată, pentru descoperirea făcută, compania de cercetări a primit 150.000 de dolari.

Triunghiul Bermudelor a dat naștere nu numai la enigme, ci și la întâmplări care mai de care mai dramatice. Una dintre ele este naufragiul sau dispariția vasului japonez „*Raifuku Maru*", despre care s-a spus că a avut loc în decembrie 1924, când marinarii acestuia au cerut ajutor printr-un apel radiotelegrafiat: „Ne amenință un pumnal. Veniți repede. Nu putem scăpa."

Ce putea fi acest pumnal? O trombă? Dar cum ar fi putut confunda niște marinari încercați o trombă cu un... pumnal?

Ceea ce se ştie cu precizie e că vasul american „*Homeric*", care a recepţionat apelul şi a ajuns la locul cu pricina după aproximativ trei ore de mers cu viteză maximă, a fost întâmpinat de o furtună extrem de puternică.

Lucrurile au rămas nelămurite până în ziua de astăzi. Unii specialişti care au cercetat dierse mărturii, inclusiv documentele care au mai putut fi reunite, susţin că au reuşit să facă lumină în această poveste. Astfel, s-a stabilit că evenimentul s-a petrecut nu în decembrie 1924, ci în aprilie 1925. „*Raifuku Maru*" naviga, în momentul naufragiului, de la Boston la Hamburg.

Potrivit poziţiei indicate în apelul de ajutor, vasul se afla la 41 grade 43 latitudine nordică şi 61 grade 39 longitudine vestică, deci departe de zona Bermudelor, care, de fapt, nu era în drumul navei. Mesajul cu pricina a fost transmis în engleză, limbă în care „*dagger*" înseamnă pumnal, iar „*danger*" pericol.

În alfabetul Morse, litera N este reprezentată printr-o linie şi un punct. Iar litera G prin două linii şi un punct. Telegrafistul japonez, înspăimântat de furtună, se prea poate să fi bătut pentru litera N o linie în plus şi astfel cuvântul a ieşit „*danger*", de unde şi enigmaticul „pumnal".

În februarie 1948, vasul *Urang-Medan* a naufragiat în strâmtorea Malacca. Salvatorii urcaţi la bord au constatat că toţi membrii echipajului erau morţi, fiecare la locul lui de muncă. Figurile erau crispate într-o grimasă de durere.

Câinele vasului zăcea şi el fără viaţă. Fapt curios, trupurile nu posedau urme de violenţă. Nu fuseseră otrăviţi sau asfixiaţi... Se pare că există mai multe întâmplări de acest fel care, alături de cele din *Triunghiul Bermudelor* şi *Triunghiul Diavolului*, au rămas până în prezent fără răspuns.

Mourmelon este o comună oarecare, cu vreo 5.000 de

suflete, situată în regiunea Marne din nordul Franței. Așezarea a fost înscrisă totuși în dicționarul Larousse datorită bazei sale militare. Actualul renume și l-a dobândit, însă, printr-o serie de dispariții fără urmă și fără noimă, cărora le-au căzut victime nouă tineri militari din tabăra Mourmelon.

Debutul s-a petrecut în 1980, când soldatul Patrik Dubois, de 19 ani, a dispărut în apropierea cazărmii. Un an mai târziu, alți trei ostași nu au mai revenit la unitate. Autoritățile i-au declarat dezertori, dar familiile tinerilor dispăruți nu au acceptat această acuzație, aducând dovezi în sprijinul seriozității și caracterului lor integru. După alte două întâmplări, tot atât de misterioase, care au provocat o adâncă emoție în regiunea Marne, baza militară Mourmelon a devenit cunoscută ca „*Triunghiul Francez al Bermudelor*"

Au urmat alte trei dispariții. Patrik Gache nu s-a mai întors la bază dintr-o permisie, deși era un ostaș disciplinat, liniștit și fără probleme. A dispărut și Guy Antoniak, de 21 de ani, învoit într-o duminică spre a pregăti, împreună cu soția sa, Patricia, prima aniversare a fiicei lor. Potrivit cercetărilor, tânărul soldat plecase pe jos din stația de cale ferată spre baza Mourmelon, unde nu a mai ajuns.

Presa franceză a insistat mult asupra stării de durere disperată a familiilor, de îngrijorare profundă a localnicilor și de încordare printre militarii taberei, stare agravată și de faptul că organele de anchetă nu au descoperit încă, nici un indiciu privind dramele de la Mourmelon.

BAALBECK, COSMODROM PENTRU EXTRATEREȘTRI

Experimentăm un vis? O teamă? Este greu de spus cum poate fi interpretată întrebarea noastră, a locuitorilor Terrei: suntem singuri în Univers? Oricum, se poate înclina spre speranța noastră că suntem singuri în Univers și că, mai devreme sau mai târziu, vom găsi vecini... de planete, de corpuri cerești, cu care să stabilim și să întreținem legături prietenești.

Dar, oare, n-au fost emise și în zilele noastre ipoteze, n-au fost încercări de aducere a unor dovezi în sprijinul teoriilor că Pământul a fost vizitat de ființe extraterestre?

Nu au fost interpretate unele desene, basoreliefuri sau statuete ca reprezentându-i pe vizitatori, îmbrăcați în costume asemănătoare celor ale astronauților de astăzi? Nu s-au făcut afirmații privind existența unor perimetre care ar fi servit la aterizarea și decolarea navelor folosite de ei?

Sau transmiterea unor mesaje către extratereștri? Nu a existat și în unele țări, mai există încă acea modă după care extratereștri sau nave... teleghidate ale acestora ar încerca să se apropie de suprafața globului?

Sau că, dimpotrivă, OZN-urile ar reprezenta navele unor oameni care au părăsit Terra cu zece milenii în urmă, iar acum se întorc, brusc menținând de ce oare? enigma asupra identității lor?

S-au scris tomuri întregi în tentativa de a se acredita ideea

că unele construcții executate cu mii de ani în urmă, în diferite zone ale planetei noastre, n-ar fi fost posibil a fi ridicate datorită complexității sau greutății componentelor lor fără cncursul unor ființe venite de pe alte planete sau al dispozitivelor create de acestea.

După unii autori, în această arie s-ar înscrie, de pildă, piramidele; sau uriașele blocuri masive de piatră ale maiestuaselor construcții de la *Baalbeck*, în Liban. Acestea sunt în număr de trei, având dimensiuni impresionante. Toate au aceeași lățime și înălțime: 3,65 și respectiv 4,34 metri; lungimile însă diferă: 19,59 metri, 19,30 metri și 19,10 metri.

Calculele arată că greutatea fiecăruia dintre blocuri se situează în jurul a 1200 de tone, cu mici diferențe. Pe terasa formată de aceasta, romanii au construit, între anii 660 și 250 î.Ch., unul dintre cele mai admirabile ansambluri arhitecturale ale antichității, care reunește două temple închinate zeilor Jupiter și Bachus, și o curte interioară.

Dar cercetătorii atestă că înaintea construcțiilor romane terasa exista, aici ridicându-se templul zeului Haddad, zeul focului în panteonul armenilor. Tot aici a fost slăvit zeul Baal, unii istorici considerând că „*Baalbeck*" ar însemna „Darul lui Baal".

La cele trei blocuri se adaugă al patrulea, numit Piatra Sudului, de dimensiuni mai mari – 4,80 x 21,49 metri aflat părăsit într-o carieră, deci neînglobat în terasă.

Evident, ținând cont de „tehnica" din acele timpuri, apar întrebări firești, cum au putut fi tăiate și finisate acele blocuri, cum au fost ele transportate la terasă și cum a fost dislocat al patrulea, ținând cont că, după afirmațiile specialiștilor, greutatea fiecăruia depășește cu aproximativ 300 de tone sarcina pe care ar putea-o ridica cea mai puternică macara existentă acum în lume și că pentru punerea în mișcare a unuia ar fi necesari circa 40.000 de oameni?

Lipsa, deocamdată, a unor răspunsuri certe a făcut loc, cum era de așteptat, unor ipoteze neobișnuite, dintre acestea nelipsind cea referitoare la prezența extratereștrilor, cu mii de ani în urmă, terasa respectivă servind drept cosmodrom pentru călătorii astrali, ființe care, conform unor păreri, au fost nevoite să întrerupă brusc lucrările la amenajarea unui teren de aterizare pentru navele lor cosmice și au părăsit Terra, nu înainte de a fi lăsat pământenilor, ca semn al prezenței lor, un mesaj ascuns sub terasă...

Alte supoziții se referă la existența în acest loc greu accesibil a unui mare depozit de carburanți al extratereștrilor, sau chiar a unui depozit de deșeuri radioactive. Închipuiri? Realitate? Sunt întrebări la care nu numai arheologii trebuie să răspundă.

Se va găsi vreodată, oare, un răspuns lipsit de ambiguități?

Până atunci, haideți să aruncăm o privire asupra unei științe mai puțin cunoscute: arheoastonomia, una dintre ramurile de frontieră ale științei, care are ca scop precizarea cunoștințelor astronomice ale vechilor civilizații. Datele pe care se bazează această știință sunt destul de limitate, fragmentate și chiar lipsite de precizie, incluzând unele documente scrise și mai ales fragmente architecturale, sculpturi, elemente din construcții vechi.

Întemeietorul arheoastronomiei poate fi socotit renumitul astronom Norman Lockyer (1836-1920) care, cu un secol în urmă, a studiat orientarea piramidelor grecești, demonstrând că egiptenii cunoșteau o metodă precisă pentru determinarea, prin obsevații astronomice, a punctelor cardinale. Majoritatea lucrărilor prezentate la secțiuni speciale, în cadrul congreselor internaționale de astronomie sau de arheologie, se refereau la arheoastronomia civilizațiilor preistorice din America de Sud.

De exemplu, în apropierea localității Nazca din Peru, există un deșert cu lățimea de 15 km care este brăzdat de o serie de linii ce se intersectează. Regiunea respectivă aproape că nu cunoaște deloc ploaia, astfel că orice urmă rămâne imprimată pentru milenii.

Este interesant că aceste linii se pot observa cu dificultate de la sol, în schimb, din avion sau satelit se disting foarte clar. S-a constatat că unele linii marchează punctele de răsărit și apus ale soarelui, iar suprafețele trapezoidale arată limitele în care sunt cuprinse punctele de răsărit și apus ale lunii.

Celelalte linii pornesc din aproximativ 62 de puncte, ce înconjoară deșertul și, după toate probabilitățile, au legătură cu unele cursuri de apă în timpul ploilor de primăvată. Trecerea Soarelui la zenit este un moment premergător ploilor de primăvară.

Observarea planetei Venus ocupă un loc deosebit în cadrul civilizației Maya. Au fost construite adevărate observatoare în acest scop, care erau astfel orientate încât să poată înregistra momentul de timp când Venus apărea înainte de răsăritul Soarelui.

Aceste momente erau legate de începutul sezonului ploios, vital pentru regiunile lipsite de râuri sau lacuri.

Cetatea Machu-Pichu, rămășiță a civilizației incașe, curpinde o serie de structuri care, după toate probabilitățile, erau folosite pentru determinarea calendarului prin observații astronomice. Așa-numitul „*Templu al Lunii*" are un coridor lung, cu pereți înalți, orientat de-a lungul meridianului, în direcția nord-sud, din care se poate determina, cu mare precizie, schimbarea zilnică a înălțimii Soarelui în momenul trecerii la meridian.

Totul a început cu aproape 30 de ani în urmă, când, în apropierea localității peruane Ica, au fost descoperite de către

localnici nişte pietre ciudate, de culoare neagră, care, curăţate, au dat la iveală desene stranii, de o remarcabilă frumuseţe. Dr. Cabrera, primul care a avut iniţiativa de a le colecţiona în prezent deţine circa 12.000 de bucăţi şi de a le cerceta cu atenţie, a alertat cercurile de specialitate din întreaga lume. Gravurile întipărite pe miile de pietre, de cele mai diferite dimensiuni unele atingând 100 kg au stârnit stupefacţie.

Animale preistorice (dinozauri, brontozauri etc.) dispărute de pe faţa pământului de milioane de ani, sunt redate cu o impresionantă precizie a detaliilor, sunt înfăţişate scene reprezentând oameni ce examinează obiecte cu ajutorul unei lupe sau cercetând bolta cerească printr-o lunetă, pe două pietre imense sunt reprezentate patru continente având alte forme decât cele actuale, mărginite de munţi şi străbătute de fluvii, populate de oameni şi animale, dar cele mai incredibile sunt scenele ce redau diferite operaţii medicale, dintre cele mai complicate: transfuzii de sânge, grefe de inimă sau de rinichi şi chiar un transplant de creier.

Un adevărat univers, ilustrând viaţa unei civilizaţii aflate pe o treaptă de dezvoltare nebănuită. „Este un fals" declara în 1968 profesorul american J. Rowe, după ce văzuse la Lima câteva exemplare.

Cercetări ulterioare, întreprinse de numeroşi specialişti, au demonstrat însă autenticitatea desenelor (ne referim la vechima gravurii) pe respectivele pietre, de altfel marele număr al acestora pese 20.000 dezgropate până în prezent excluzând posibilitatea unei contrafaceri.

Dar, în acest caz, cum poate fi explicată prezenţa lor în acest colţ pierdut în Anzi şi, îndeosebi, scenele uimitoare pe care le reprezintă, executarea acum câteva zeci de mii de ani şi, totuşi, de o extraordinară modernitate ştiinţifică?

Numărul mare de ipoteze emise de diverşi specialişti

cea mai acceptabilă fiind că o civilizație existentă cu 10.000-50.000 de ani în urmă, dispunând de o tehnică superioară, a gravat aceste pietre și le-a depozitat, în mod intenționat, într-un perimetru restrâns, pentru a rămâne astfel în istorie nu au putut oferi, deocamdată, nici un fel de certitudini.

Pietrele de la Ica pun în continuare oamenilor de știință o multitudine de întrebări. Deslușirea mesajelor înscrise pe ele și a semnificației acestora, socotite a fi de un neasemuit interes științific, rămâne o preocupare de viitor a cercetătorilor și un mare semn de întrebare....

ROMÂNIA, PE HARTA MISTERELOR LUMII

În lume există mici populații izolate, ce se consideră a fi urmașii primilor oameni de pe Pământ. Așa se socotesc multe comunități din Caucaz, bascii din Pirinei și Quanchii din Canare, iar exemplele ar putea continua. Dar puțini știu că în țara noastră, în preajma munților Gagu, din masivul Retezat, trăiesc așa-numiții *gugani sau gugulani*, păstori voinici și foarte înalți, cu viața retrasă și particularități lingvistice destul de stranii, care se pretind a fi urmașii direcți ai dacilor și coborâtori din... cei mai vechi oameni din lume.

Neam de păstori, *guganii* își trag numele și se cred de-o seamă cu piscul din masivul Godeanu, la sud de Retezat, care are 21 de vârfuri, toate peste 2000 de metri, dar nici unul mai mare ca vârful Gagu (2291 metri).

Anumite particularități lingvistice (dialecte) în vorbire, destul de stranii, au creat legende și au făcut din *gugulani* un izvor de presupuneri și ipoteze, care își au originea în preistorie. Credința acestor păstori români, cum că ar fi cei mai vechi oameni de pe Pământ, este mult mai adâncă decât legenda, pentru că ajunge tocmai la rădăcina miturilor primordiale ale omenirii.

Se povestește, de pildă, că strămoșii ancestrali ai *gugulanilor* ar fi urmașii pământenilor din *Gigantomachia Elina*, care pășeau din munte în munte, cum am călca noi din piatră în piatră, iar Iovan Iorgovan ar fi nimeni altul decât modelul după care a fost întruchipat Hercule, lupta acestuia cu balaurul

având loc la poalele muntelui Oslea, de lângă izvorul Cernei, cum se păstrează în baladele populare din partea locului, și nu pe Ossa din Olimp, cum se narează în Odiseea.

Probabil că Hommer, împreună cu Hesoid, au strămutat *Gigantomachia* din Țara Hațegului, leagănul civilizației românești, pe coasta golfului Thermaios, ca să le fie, probabil, mai la îndemână.

Ideea cu *Gigantomachia Carpatică* a fost lansată, cu exemplificări patronimice, de Nicolae Densușianu (1846-1911), în opera sa capitală „*Dacia Preistorică*", fiind reluată în multe studii de dată recentă, ce reanimă această poveste care, în nici un caz, nu trebuie uitată!

Numele de giganți vine de la *Hogigas* (Uriaș) care, fiind identic cu *Ho geganes*, poate însemna și „născut pe pământ", adică băștinaș. Este credem revelator să reamintim că în textele antice se pomenește de localitatea *Gigonul (guganul)*, iar pe harta geografică a României, lângă Caransebeșul de astăzi, este menționată așezarea du numele de *Gagnis*, pentru a ne convinge de străvechea etimologie mitică a *guganilor*.

Să nu uităm că sunt unele aprecieri, din ce în ce mai des citate, potrivit cărora spațiul carpato-danubiano-pontic ar fi jucat un rol hotărâtor în anumite momente-cheie ale istoriei lumii și că, potrivit altor estimări, într-un viitor apropiat aici se va afla centrul spiritualității umane.

În Bucegi, în apropierea vârfului Omul, se află cel mai important Centru Energetic-Informațional natural al planetei. Aceasta este părerea cercetătoarei Cristina Pănculescu din București.

Iată, în esență, câteva lucruri despre această teorie.

Experiența „*Centrului*" este semnalată de toate tradițiile străvechi. Astfel, în ezoterismul musulman este „*Muntele Polar*" sau „*Muntele Qaf*"; în India și Tibet, i se spune „*Shamballah*" sau „*Muntele Meru*"; în occident se vorbește de „*Monsalvat*" sau „*Sediul Graalului*" - „acolo unde timpul

se preface în spaţiu"; la chinezi este „*Muntele Tai*" sediul nemuritorilor.

Se mai regăseşte şi sub numele de „*Axis*" sau „*Cardines Mundi*" - „stâlpul cerului", „piramidă cosmică". În creştinism este „crucea" sau „*Arborele vieţii*".

Acest centru are proprietăţi cu totul speciale. În lucrarea pe care autoarea a elaborat-o în urma acestor cercetări (finalizate în 1988), sunt descrise o serie de efecte energetice speciale ale centrului în cauză surpinse de peliculă foto, electronografice şi mostre de rocă cu proprietăţi stranii, prelevate de pe vârful respectiv. Aceste probe confirmă, pe parcursul lucrării, (deosebit de vaste) activitatea centrului.

Structura energetică a Terrei este mult mai complexă decât se crede. Centrul energetic din Bucegi este cel mai important, însă nu este singurul. Mai există şase centri energetici de primă imporanţă (pe lângă mulţi alţii secundari), care sunt în corelaţie cu acesta şi este posibilă localizarea lor pornind de la cel din Bucegi

Acest „centru", precum şi toţi ceilalţi centri secundari sunt cheile care vor da acces „Omului Mare", care este Umanitatea, la oceanul infinit al energiei şi informaţiilor cosmice.

Pentru întreaga structură a universului nostru, mai există o cheie. Aceasta apare în tradiţie sub denumirea de *Axis* sau *Cardines Mundi*, care nu reprezintă altceva decât locul geometric al centrelor tuturor structurilor macrocosmice ale Universului nostru şi, în acelaşi timp, locul geometric al Universurilor.

Există un sistem energico-informaţional natural, în care totul est în contact cu totul, făcând astfel posibilă comunicarea şi schimbul. În realitate, centrul din Bucegi reprezintă adevărata „poartă" de ieşire din Universul Terestru, el constituind punctul planetei Pământ plasat pe acest loc geometric de conexiune universală.

Prin proprietăţile pe care le are acest centru, ar rezulta că timpul (a patra dimensiune terestră) poate fi abolit, deci

poate fi controlat și, în acest caz, viteza luminii încetează de mai fi o barieră în calea omului spre Cosmos.

În urma cercetărilor, a rezultat că acest centru are o activitate (pretinzând maxime și minime) ciclică, cu perioada de un an. Din datele furnizate de tradiții, rezultă că aceste cicluri anuale sunt înscrise în cicluri mult mai mari care se întind pe milioane de ani.

Un ciclu complex în tradiția vedică, se regăsește sub denumirea de *Mahayuga*. Un ciclu *Mahayuga* se compune din patru vârste ale umanității. Acestea sunt egale. O serie de argumente pledează pentru ipoteza că începând cu 1986, intensitatea activității centrului a depășit „pragul de latență", urmând și în prezent o creștere accelerată.

Zona care conține acest centru este *Sanctuarul principal al Kogayonului*, deci *Muntele Sacru* al dacilor. Găsindu-se în Bucegi, el se compune din trei trepte supreme de inițiere, la care se adaugă altele douăsprezece, superioare, și numeroase trepte inferioare de „învățătură", accesibile numai inițiaților.

Strămoșii noștri nu au ales întâmplător acest munte. Ei cunoșteau existența acestui Centru, precum și legile ce guvernau (și guvernează) funcționalitatea lui. Chemați de Sfinx, strămoșii noștri știau a se face nemuritori. Aceste legi pot fi redescoperite!

Teoria prezentată de Cristina Pănculescu la televiziune, radio și presă a suscitat un viu interes, cercetători de renume din întreaga lume arătându-se interesați de „straniile fenomene" din munții noștri.

Recent, arheologii au indicat o piesă inedită, un veritabil mesaj al dacilor care au trăit în secolul II î. Ch. în zona Podișului Central Moldovenesc. La 10 km sud-vest de Iași, pe un promontoriu numit de localnici „La Căprărie", unde culmile dealului Bârsan coboară către iazul de deasupra satelor Dumbrăvia și Ciubești, săpăturile specialiștilor au dat la iveală vestigiile a 18 locuințe antice, 14 de suprafață și 4

bordeie, care alcătuiau în urmă cu aproape două milenii, un sat locuit de daci.

Bogăția și varietatea materialelor găsite reliefează nu numai continuitatea locuirii dacice pe aceste meleaguri, ci și evoluția culturii strămoșilor noștri. Unul dintre cele mai importante obiecte descoperite îl constituie o tabletă din ceramică (un fragment de disc) care reprezintă un decor incizat pe ambele fețe, plăcuța având la partea superioară un orificiu pentru prindere.

Conform ipotezei descoperitorilor, tableta ar conține imagini referiotare la un decor cosmic. Astfel, cercul de pe avers ar semnifica Pământul, cadranul, cele patru puncte cardinale, iar inciziile circulare și semicirculare ar figura Soarele, Luna și alte planete. În funcție de reprezentările de pe celelalte două sferturi de cerc (care nu au fost găsite), s-ar fi putut aprecia dacă întregul décor al universului imaginează cele patru faze ale Lunii.

Pe revers s-ar contura o corabie, mijloc de navigație considerat, în diverse culte străvechi, ca simbol solar și vehicul al morții. Orificiul pentru prindere de pe tăbliță a dus la concluzia că ar fi vorba de o amuletă cu funcție magică.

Descoperirea de la Dumbrava îmbogățește cunoștințele noastre despre preocupările astronomice ale dacilor, adăugându-se calendarul din incinta de la Sarmisegetuza. Este interesant de semnalat că istoricul Iordanes (sec. al VI-lea) arăta că dacii făceau curent observații asupra stelelor.

Cultul Soarelui era răspândit printre daci dovadă fiind un vas găsit în așezarea de la București-Tei pe care este încrustat un cerc solar, aceeași reprezentare figurând și pe câteva vase identificate la Sarmisegetuza. De asemenea, la Piatra-Roșie, specialiștii au descoperit fragmentele unui car solar în miniatură, confecționat din fier și bronz.

Cunoașterea inițiatică s-a transmis și spre urmași exemplu viu fiind mulți dintre savanții români.

Astfel de exemplu marele om de știință Nicolae Vasilescu Karpen (1870-1964) a fost o personalitate multilaterală. El a avut contribuții originale în numeroase domenii: construcții, astronautică și, în special, fizică, realizând în electricitate descoperiri numeroase, punând în evidență fenomene și efecte necunoscute.

În 1920, perfecționând pilele electrice de tip K, realizate de el pentru prima oară în lume (!), a inventat o pilă cu electrozi de argint, al cărui principiu de funcționare a rămas o enigmă. Ea a fost fixată pe un stativ, antrenând un motoraș. Motorașul s-a învârtit ceva vreme în atelierul savantului. Ansamblul era dotat cu un mic aparat de măsură..

După trecerea sa în neființă, micul dispozitiv (aflat în mișcare!) a fost preluat de cunoscutul neurolog Gheorghe Marinescu în paranteză fie spus, un cercetător al unor domenii despre care medicii se feresc să vorbească. Dispare dintre noi și Gheorghe Marinescu și lasă fiului său instalația în mișcare.

Acea pilă învârtește și astăzi motorașul, după 70 de ani, sfidându-ne neputința înțelegerii legilor ce-i guvernează funcționara. Nimeni nu a îndrăznit să desfacă vreodată această stranie realizare, de teama de a nu o defecta. De zeci și zeci de ani pila produce același curent constant ca voltaj și amperaj!!

Generațiile trec, stingându-se una după alta, numai energia micii pile electrice pare nemuritoare. Până anul trecut, doritorii puteau admira dispozitivul în funcțiune la Muzeul Tehnic din București. Între timp muzeul s-a închis, pentru renovare !! iar dispozitivul continuă să funcționeze ireproșabil.

Micul aparat de măsură arată că pila electrică din 1920 a produs constant aceeași tensiune, până în prezent. Specialiștii s-au hotărât să aștepte ca mica sursă de energie să se epuizeze pentru a o putea desface și studia, încercând să-i afle principiile de realizare.

Dacă s-au hotărât să aștepte, înseamnă că sunt extrem de optimiști!

România ocupă un loc de frunte pe harta misterlor lumii...

OPERAȚIUNEA AENEID

Acum cîțiva zeci de ani, în Marea Britaine a fost declașantă o acțiune de mare anvergură, al cărei scop era clarificarea misterului OZN o dată pentru totdeauna. Aceasta a implicat participarea unor însemnate forțe armate britanice și americane, la care s-au adăugat participarea unor unități ale armantelor Norvegiei și Islandei. Au fost perfectate întâlniri și informări periodice între reprezentanți ai Ministerului Apărării al Marii Britani (MoD) și Pentagon.

Centrul întregii operațiuni urma să fie Marea Britanie, cu precădere coastele estice și sud-vestice, în ambele regiuni aflându-se un mare număr de unități militare și facilități folosite de armata engleză și americană. Acțiunea a purtat numele de cod *Operațiunea Aeneid* și s-a desfășurat în perioada septembrie 1970, martie 1971. De partea engleză au fost implicate persoane aparținând *RAF, Royal Navy, Royal Corps of Transport.* În toată țara au fost înființate 37 de centre speciale de observație, multe dintre ele în cadrul bazelor militare britanice.

În Lincolmshire se aflau patru asemenea puncte. Unul se afla la *RAF North Cotes*, iar un altul la *RAF Strubby*, devenită mai târziu o bază de antrenament a Colegiului Militar Aerian de la Manby. Un al treilea punct de observare era amplasat în perimetrul unui aerodrom militar folosit în timpul celui de-al doilea război mondial, la East Kirby, și închis cu 12 ani mai înainte, iar al patrulea se afla la Doona Nook, un poligon folosit de aviația NATO.

Alte centre asemănătoare se mai găseau în comitatele Yorkshire, Norfolk și Suffolk, astfel încât coasta estică a Marii Britanii era acoperită perfect.

Cele mai multe puncte erau deservite de circa 6 persoane și erau conectate la centrele de comantă ale *RAF High Wycombe* unde se află Cartierul General al *UK Strike Command* și *RAF Rudloe Manor* în comitatul Wiltshire (baza *Rudloe Manor* este oficial înregistrată ca fiind Cartierul General al *RAF Supporting Command* și ale Serviciilor de Securitate și Magistratură din Marea Britanie; de asemenea, aici se aflță *Flyng Complains Flight*, comisie ce investighează încălcările normelor de război.

Tot de aici au fost coordonate și investigațiile observațiilor OZN din Marea Britanie. Se presupune că mai mult de 30 de persoane sunt în permanență angajate în această activitate. Toate informațiile colectate erau transmise către centrul de comandă american aflat la baza *USAF Wright-Patterson*, statul Ohio.

Iar OZN-urile nu au întârziat să apară...

Două interceptoare americane de tipul *Phantom* de la baza USAF din Keflavik, Islanda, au fost îndreptate pe un curs de interceptare a unei ținte neidentificate ce se apropia cu mare viteză dinstre NV. Aparatele se aflau nu mai departe de 14 km distanță de obiect ce apărea acum și pe radarele de bord - când controlul de la sol a avertizat piloții că ținta era însoțită de încă alte trei obiecte, toate prezentând aceleași caracteristici. Echipajele aparatelor *Phantom* erau practic înconjurate de... OZN-uri.

Piloții au descris că trei dintre obiecte aveau o formă conică, două dintre acestea având în urma lor un obiect asemănător unei „mingi de sticlă". Cel de-al treilea obiect părea a fi însoțit de cinci asemenea mingi de sticlă. Al patrulea

OZN a fost descris ca având forma unei lespezi sau a unui monolit cu marginile ascuțite sau conice.

Toate obiectele erau înconjurate de ceea ce părea a fi o ceață strălucitoare. Comunicațiile radio dintre avioane și centrul de control, ca și legătura radio dintre pilot și navigator au fost întrerupte timp de aproape 2 minute, iar majoritatea instrumentelor de bord au suferit dereglări.

După consumarea întâlnirii, două dintre obiectele de formă conică, însoțite de obiectul „monolit" au accelerat și au dispărut rapid, în timp ce al patrulea OZN, încă însoțit de acea „minge de sticlă", s-a îndepărtat spre nord cu o viteză mult mai mică, pentru ca mai târziu să dispară și el. Avioanele *Phantom* au revenit la bază fără alte incidente.

În aceeași zi s-a petrecut un alt incident asupra Mării Nordului. Două aparate *Lighting* au fost ridicate în aer de la baza Binbrook pentru a intercepta o țintă neidentificată, dar aceasta s-a depărtat cu o viteză uriașă înainte ca piloții să poată sabili contacul vizual.

În ziua următoare, un pilot RAF ce a decolat, probabil, de la *RAF Valley*, a comunicat centrului de urmărire că a fost „deranjat" în mod repetat de un obiect conic în timp ce zbura deasupra Mării Irlandei. Pilotul a declarat că OZN-ul părea a fi însoțit de o singură sferă de sticlă.

Și iată-ne în fața unuia dintre cele mai enigmatice întâmplări. Dispariția (la propriu) a căpitanului USAF William Schaffer, în timpul unei misiuni de interceptare a unui OZN. Iată derularea faptelor:

În ziua de 8 septembrie 1970, un operator radar de la stația Saxa Ford a semnalat apariția unei ținte neidentificate, poziționate deasupra Mării Nordului, la jumătatea distanței dintre arhipelagul Shetland și insula Alesund (teritoriu aparținând Norvegiei).

Inițial, ținta evolua la o altitudine de 11.000 de metri și se deplasa cu o viteză de peste 1000 km/h. la un moment dat, aceasta și-a schimbat direcția de zbor cu 30 de grade spre sud, evoluând acum cu o viteză de 1.450 km/h, la o altitudine de 13.400 de metri.

Trebuie spus că parametrii de zbor ai obiectului neidentificat erau similari cu cei ai avioanelor de recunoaștere aparținând Armatei Sovietice ce efectuau, în acea perioadă, dese incursiuni în Atlanticul de Nord și de-a latul coastelor britanice, în scopul testării capacității de reacție a aviației NATO.

Conform procedurilor standard în astfel de împrejurări, a fost alertat dispozitivu QRAF (*Quick Reaction Alert Flight*) de la cea mai apropiată bază RAF/USAF. Două interceptoare de tip *Lighting* au decolat imediat de la baza RAF Leuchars, de pe coasta estică a Scoției și după câteva minute, se aflau deasupra Mării Nordului. Ceea ce părea a fi o procedură familiară tuturor piloților echipajelor aparatelor NATO, ce aveau misiunea de a-i intercepta pe omologii lor sovietici, va căpăta, în mod neașteptat o nouă dimensiune atunci când ținta și-a schimbat brusc direcția cu 180 de grade și a dispărut de pe radar cu o viteză de 28.000 km/h.

Misterioasa țintă a mai apărut de câteva ori pe ecranele radarelor, venind dinspre nord, dar, ori de câte ori piloților le era comunicată noua direcție de zbor, aceasta vira din nou cu 180 de grade și dispărea.

În disperare de cauză, au fost ridicate în aer și două aparate *Phantom F-4*, de la baza islandeză Keflavik. Situația devenise extrem de tensionată.

Ținta era acum monitorizată de stațiile *Balistic Misille Early Warnind System*, aflate una la RAF Fylingdales, North Yorkshire și cealaltă în Groenlanda. Informațiile erau

retransmise cu prioritate maximă către *North American Air Defence Command* (NORAD) cu sediul în Munţii Cheyenne (SUA) şi către *US Detection and Tracking Centre* din Colorado Springs.

La ora 21:39 este semnalată din nou apariţia misterioasei ţinte. De această dată, viteza era de „numai" 2.092 km/h, iar altitudinea la care evolua era de 5.490 de metri. Obiectul venea dinspre strâmtoarea Skageraak.

Repetatele încercări de interceptare ale aviaţiei de vânătoare au fost, de fiecare dată, sortite eşecului.

Convocaţi în mare grabă, analiştii şi ofiţerii de informaţii ai armatei americane au fost de părere că obiectul poate fi un nou tip de aparat aerian sovietic extrem de performant. Apariţia acestuia într-o zonă atât de „sensibilă" ar fi putut semnifica declanşarea unui atac surpriză împotriva NATO.

Speriaţi de această perspectivă şi conştienţi că aparatele NATO cele mai perfecţionate nu pot face faţă unui tip de aparat aerian ce se deplasează cu zeci de mii de km/h, *Strategic Air Command* cu sediul în Omaha, Nebraska, decide ridicarea în aer a escadrilei de bombardiere B-52, purtătoare de armament nuclear, hotărâre ce a primit acceptul Casei Albe. În ultimul moment însă, s-a decis să se mai facă o ultimă încercare de identificare a obiectului necunoscut.

Astfel că, la ora 21:45, Cartierul general al *Strike Command UK*, cu sediul la High Wycombe, primeşte o cerere oficială de trimitere a căpitanului USAF William Schaffer, „dacă acesta este disponibil", în misiune de interceptare a misterioasei ţinte.

În acel moment, Schaffer se afla în camera echipajului escadrilei a V-a. Tocmai revenise dintr-un zbor de antrenament pe unul din *Lighting*-urile escadrilei şi purta încă echipamentul de zbor.

Cei ce l-au cunoscut, l-au descris ca pe un bărbat nu prea înalt, dar bine făcut, căruia îi plăcea la nebunie să zboare pe aparatele *Lighting*. Avea o vastă experiență de zbor, pentru o perioadă îndeplinind misiuni de luptă în Vietnam.

Luând cunoștință de ordinul primit, pilotul se precipită pe ușă, îndreptându-se spre locul unde se aflau două aparate *Lighting* cărora tocmai li se făcea plinul cu carburant.

Schaffer s-a urcat pe scărița rezemată de flancul aparatului, a pătruns în cockpit, și-a prins centura de siguranță și a pornit motoarele. Aparatul era echipat cu două rachete aer-aer Rad Top și un tun de tragere rapidă de 30 de mm.

La ora 22:06, aparatul *Lighting F6 XS 894*, având numele de cod *Foxtrot 94*, s-a propulsat cu motoarele în forțaj maxim de pe pista principală a bazei Binbrook.

Ținta ce dădea atâta bătaie de cap era acum monitorizată de GCI (*Gound Control Intercept*), Staxton Wold, cea care va fi în paralel cu linia de coastă, la o altitudine de 1860 de metri, cu o viteză de aproximativ 850 km/h. redăm în continuare, schimbul de mesaje dintre controlul de la sol și căpitanul Schaffer:

***Schaffer**: Am contact vizual... repet... am contact vizual.*

***Staxton**: Poți identifica tipul aparatului?*

***Schaffer**: Negativ, nimic cunoscut. Nu are un contur precis... este o lumină roșiatică... la naiba... este strălucitoare, extrem de strălucitoare.*

***Staxton**: Instrumentele de bord îți funcționează, 94? Verifică compasul...*

***Schaffer**: Afirmativ, GCI... sunt lângă ea acum, poate la 200 de metri de ... are o formă de con. Iisuse , este atât de strălucitoare încât mă orbește dacă o privesc mai mult de câteva secunde!*

***Staxton**: Cât de aproape ești acum?*

***Schaffer**: La 120 de metri... ținta se află tot la ora trei...așteptați mai este ceva... este ca o minge mare de fotbal... pară ar fi făcută din sticlă.*

***Staxton**: Este o parte a obiectului sau este separată?*

***Schaffer**: Este... nu, este separată de corpul principal, de con... se află chiar în spatele lui, foarte aproape, aproape lipită, se deplasează în sus și în jos, la stânga și la dreapta, ca o sfârlează. Ar putea fi sursa de energie a obiectului.*

***Staxton**: Poți determina direcția?*

***Schaffer**: În coborîre ușoară... mă deplasez odată cu el... 15 metri... nu, în jure de 20... s-a ridicat acum...*

***Staxton**: Afirmativ. Nu este legat de acest... poate o atracție magnetică... cu formă conică.*

***Schaffer**: Este o lumină cețoasă... galbenă... este în mijlocul cetii... stați puțin, se întoarce!... Se îndreaptă spre mine!... încerc să mă depărtez... puțin... cu greu pot...*

***Staxton**: 94, recepție 94... Foxtrot 94 ne recepționezi? Răspunde)...*

Chiar în momentul în care controlul de zbor pierdea legătura radio cu pilotul, pe ecranul radarelor, cele două semnale luminoase, avionul *Lighting* și obiectul necunoscut, s-au apropiat unul de celălat, apoi s-au contopit într-un singur spot luminos.

Acesta a deccelerat foarte rapid și a rămas imobil deasupra Mării Nordului, la o altitudinc de 1.830 de metri.

După două minute și jumătate, unica țintă ce apărea acum pe ecranele radarelor s-a pus în mișcare, accelerând brusc la peste 900 de km/h, urcând la o altitudine de 2.750 de metri, pe direcție sudică.

Apoi semnalul s-a separat din nou în două spoturi distincte, unul menținându-și direcția sudică, având o viteză

cuprinsă între 900 și 1000 de km/h, pe un traiect ușor descendent, în timp ce celălat, făcând un viraj de 180 de grade, a dispărut spre nord-vest, cu o viteză ce a fost calculată, ulterior, la valoarea ametitoare de 32.800 km/h.

La scurt timp, stația Staxton Wold a reușit să restabilească legătura radio cu căpitanul Schaffer:

***Schaffer**: CGI? Mă recepționați?*

***Staxton**: Afirmativ, 94. Tare și clar. Cum te simți?*

***Schaffer**: Nu prea bine... nu-mi dau seama ce s-a întâmplat... mă simt ametit...*

(Pilotul raportează nefuncționalitatea aparaturii de bord cu excepția altimetrului.)

***Staxton**: Coboară la 1060 de metri, 94!*

***Schaffer**: Am înțeles, GCI.*

***Staxton**: Care este nivelul carburantului, 94?*

***Schaffer**: Aproape 30%.*

***Staxton**: Așa am calculat și noi... Ne poți spune ce s-a întâmplat?*

***Schaffer**: Nu știu... a venit foarte repede... am închis ochii... cred că am leșinat câteva secunde...*

***Staxton**: Bine, 94. Rămâi pe recepție...*

În acest timp, Strike Command decide aterizarea aparatului, undeva în apropiere de capul Flamborough. Motivul? Nu se știe cu precizie. Poate frica de o probabilă contaminare radioactivă sau de o posibilă contaminare biologică a pilotului... Nu s-a putut afla cu certitudine...

Stația de urmărire de la sol a comunicat unui aparat de tip *Shackleton*, ce se afla în patrulare deasupra zonei, să urmărească aparatul ce se pregătea să efectueze manevrele premergătoare aterizării. După care, Staxton Wold a avut ultimul dialog cu căpitanul Schaffer:

Staxton: *Foxtrot 94, poţi începe manevrele de aterizare...*
Schaffer: *Am înţeles, GCI, cobor acum. Terminat, GCI.*

Conform celor descrise de echipajul aparatului *Shackleton, Lighting*-ul căpitanului nu a avut probleme la impactul cu apa Mării Nordului.

Dar, la două minute după aterizare...

Shackleton: *Cockpit-ul este deschis... pluteşte foarte bine... nu-l pot vedea pe pilot.*

Avem nevoie de un helicopter aici, GCI... Nu, nici o urmă de pilot... UNDE NAIBA ESTE?

Staxton: *Nu încă... Rămâneţi pe recepţie. Mai facem o trecere...*

Două minute mai târziu...

Shackleton: *Ciudat... CGI... se scufundă repede, dar... cockpit-ul s-a închis din nou...*

Staxton: *Puteţi confirma ieşirea pilotului din aparat?*

Shackleton: *NU ESTE ÎN AVION!, asta pot confirma... trebuie să fie în apă undeva...*

Staxton: *Vreun semnal „**search and rescue**"?*

Shackleton: *Negativ, GCI. Mai încercăm o dată...*

Un minut şi jumătate mai târziu.

Shackleton: *S-a scufundat. Mai este o urmă slabă acolo unde s-a aflat... încă nici un semnal de la pilot. Repet, GCI, avem nevoie urgentă de un helicopter...*

Staxton: *Este pe drum. Confirmaţi că nu aveţi nici un semnal de la pilot?*

***Shackelton**: Da, GCI, confirmat!*

***Staxton**: Patrulează prin zonă, 77, trebuie să fie pe undeva pe acolo...*

La scurt timp, elicopterul de tip *Wirwind*, specializat în operațiuni de salvate, a sosit la locul aterizării și a început o cercetare sistematică. În ajutorul acestuia au sosit și șalupe de salvate ce au „puricat" zona centimetru cu centimetru. Rezultatul a fost unul. Pilotul nu a fost găsit și nu avea să mai fie găsit niciodată...

La 7 noiembrie 1970, o echipă de scafandri de la HMS Kenleston a reperat epava aparatului aflată pe fundul mării, la câțiva kilometri depărtare de țărm. Aceasta a fost scoasă la suprafață și dusă, în secret, la baza Binbrook.

Accidentele aviatice în Marea Nordului nu erau un lucru neobișnuit. Cele mai multe dintre aparatele ce sufereau accidente erau trimise la Baza Grimsby, iar presa avea acces neîngrădit la orice informații. În mod neobișnuit însă, aparatul pilotat de Schaffer a făcut excepție de la această regulă. Era, de asemenea, o practică normală ca epavele avioanelor să fie studiate de Ministerul Apărării la Crash Investigation Brach, de la Flambourough, unde analize, detaliate permiteau, mai mult sau mai puțin, determinarea cauzelor accidentelor. Încă o dată însă, *Lighting-ul Foxtrot XS 894* făcea o inexplicabilă excepție.

O echipă de specialiști de la Flamborough a sosit la baza Binbrook în speranța că va putea studia epava aparatului, care se găsea, de altfel, într-o stare remarcabil de bună, în ciuda timpului petrecut în apa sărată a mării. Concluziile urmau a face obiectul unui raport destinat Ministerului Apărării, document ce urma să stea la baza deschiderii unei anchete oficiale legate de pierderea avionului și dispariția pilotului. Aici i-a întâmpinat o imensă surpriză: multe dintre

instrumentele aflate la bord (compasul E2B, indicatorul de direcție „*stand-by*", așa-numitul indicator „*stand-by inverter*", panoul auxiliar de alarmă aflat în partea dreaptă a cabinei) dispăruseră.

Era o încălcare grosolană a regulamentelor. În ciuda promisiunilor făcute, cum că toate instrumentele și aparatele lipsă vor fi returnate în cel mai scurt timp, acest lucru nu s-a întâmplat niciodată.

A existat suspiciunea că acesta nu ar fi fost cel cu care era echipat avionul în momentul zborului. S-a presupus că datorită nefuncționalității instalației de catapultare, căpitanul Schaffer nu a reușit să iasă din carlingă.

Dar martori oculari, vă amintiți, membrii echipajului aparatului Shackleton, au confirmat deschiderea carlingii și faptul că pilotul nu se mai afla la bord.

Pe tot parcursul investigației, specialiștii de la Flamborough au fost supravegheați în permanență de un grup de cinci civili, doi dintre aceștia fiind americani. A doua zi după terminarea investigației, după reântoarcerea lor la bază, ei au fost convocați în birourile conducerii, unde li s-a comunicat, în termei foarte duri, că nu au voie să discute cu nimeni despre aspectele accidentului XS 984, nici chiar cu familiile lor. Motivul? Siguranța națională...

Căpitanul Schaffer n-avea să mai fie găsit niciodată...

Începând cu toamna anului 1970, încet-încet punctele de observare răspândite pe tot cuprinsul țării, dar cu precădere pe coastele de este și nord-este își vor sista, pe rând, activitatea, dat fiind rezultatele neconcludente obținute. (Cel puțin aceasta a fost versiunea oficială). În acest fel, în martie 1971, *Operațiuna Aeneid* s-a încheiat, dar nu înainte de a se consuma alte câteva neașteptate întâlniri aeriene.

Astfel, chiar în primele zile ale anului 1971, misteriosul

OZN însoțit de și mai misterioasele „mingi de sticlă" și-a făcut din nou simțită prezența. Prima întâlnire s-a consumat la mare înălțime deasupra Țării Galilor, când un aparat *Sea Vixen*, aparținând Fleet Air Arm, pilotat de locotenentul Badger și având ca navigator pe locotenentul Talbot, s-a trezit față-n față cu un obiect strălucitor, asemănătore unei stele, ce s-a fixat în poziția „ora10". OZN-ul s-a îndreptat cu o viteză foarte mare spre avion, iar când s-a apropiat, toate sistemele de bord ale avionului au fost scoase din funcțiune (o situație similară cu cea înfruntată de căpitanul Schaffer).

Mai târziu, Badger a raportat că nu mai avea nici un control asupra aparatului și, atât el, cât și navigatorul, au simțit cum aparatul își încetinește viteza și rămâne nemișcat într-o pâclă albastră, la o latitudine de 6.900 de metri. Două minute mai târziu, sistemele de bord au revenit la normal, iar viteza a crescut la 450 de noduri, în timp ce OZN-ul „s-a tras" încetișor într-o parte, după care a accelerat cu o viteză uluitoare, dispărând. *Sea Vixen*-ul, fără contact radio cu solul, a aterizat neautorizat la baza RAF Kemble, în comitatul Gloucestshire.

În după-amiaza zilei de 25 ianuarie 1971, stațiile radar aflate de-a lungul coastei estice au început să afișeze o serie întreagă de semnale venind de la o țintă aflată la o altitudine de aproximativ 25.000 m, ce se deplasa cu o viteză de aproximativ 1000 de km/h.

Au fost ridicate în aer aparate *Phantom* aparținând USAF, de la bazele din Islanda și *Lighting*-uri de la bazele RAF Leuchars-Scoția, Binbrook în Lincolnshire și Watlisham în Norfolk, având ca sprijin avioane-cisternă „*Victor*" și aparate de salvare-recuperate *Shackleton*. Inițial au fost semnalate peste 40 de ținte, 18 dintre acestea mărindu-și viteza la 7500 km/h, la o înălțime de 23.000 de metri străbătând teritoriul

Marii Britanii de la est la vest. Ajunse în apropiere de coastele vestice al Irlandei, „ţintele" au făcut o întoarcere de 180 de grade şi au revenit pe acelaşi traseu, dar cu o viteză de „numai" 22.000 km/h.

Aparatele *Lighting* se găseau prinse acum între două formaţiuni OZN, una la est şi cealaltă la vest. Contactul s-a petrecut în partea de sud a Mării Nordului şi a implicat aparatele *Lighting* decolate de la Binbrook şi Waltsham.

Nu există nici un document oficial care să relateze ceea ce s-a petrecut acolo sus. Totuşi, un personaj care la acea dată deţinea o poziţie importantă în cadrul RAF şi care, din motive lesne de înţeles a ţinut să-şi păstreze anonimatul, a dezvăluit că înregistrarea conversaţiilor piloţilor a două aparate *Lighting* cu cei de la controlul de la sol, a scos la iveală faptul că OZN-urile erau însoţite de deja „celebrele" mingi de sticlă. Cu această ocazie, au fost făcute aproape 20 de fotografii ce arată aparatele *Lighting* însoţite de 4 sau 5 mingi de sticlă, ce imitau întocmai fiecare manevră a avionului.

Se pare că cei doi piloţi au încercat să intercepteze OZN-ul, dar acesta s-au depărtat rapid. Pe când se întorceau la bază, cele două *Lighting*-uri au fost urmărite ca nişte umbre de alte două OZN-uri ce le-au însoţit până când aparatele au ajuns în perimetrul bazei. În acest timp, spre sud, o forţă aeriană compusă din 12 aparate *Lighting* şi *Phantom*, două avioane-cisternă „*Victor*" şi un aparat *Constellation* special modificat, fusese trimisă pentru a cerceta ţintele.

În timpul acestei misiuni, un *Lighting* aparţinând RAF Wattsham s-a prăbuşit în mare.

După încheiera misiunii, piloţii au redactat rapoarte detaliate dar, din păcate, nici una dintre aceste informaţii nu este, în prezent, disponibilă. De altfel, este foarte posibil

ca nici un documente să nu poată fi citit mai devreme de 100 de ani.

Ne putem întreba dacă *Operațiunea Aeneid* a fost un succes sau insucces, dacă, s-a reușit descifrarea măcar a unora dintre secretele obiectelor zburătoare neidentificate. Răspunsul este imposibil de dat acum, dar cu siguranță, acesta există în documentele ce poartă mențiunea „Top Secret". Le vom putea parcurge noi, oare, vreodată?

Bineînțeles, aveți puțintică răbdare !!

CONFRUNTARE LA CERCUL ARCTIC

Islanda este o insulă aflată la intersecția plăcilor tectonice ale Europei și Americilor, nu departe de Cercul Arctic. O adevărată „plută", alcătuită din vulcani, ghețari și gheizere, una din puținele regiuni ale Terrei unde izotopii radioactivi se formează în mod natural în creuzetele infernului vulcanic.

Islanda, un ținut frumos și aspru, este de foarte mult timp leagănul misterului și legendei*.

Principala sursă de venit a locuitorilor săi, oameni mândri, coborâtori din vestiții vikingi, o constituie pescuitul, o meserie extrem de periculoasă în apele ce înconjoară insula. De-a lungul timpului mii de pescari plătind cu viața îndrăzneala de a l înfrunta pe zeul Neptun .

În timpul războiului rece, acestă zonă a fost protejată de Statele Unite și aliații săi împotriva raidurilor sovietice provenite de la bazele din Marea Barenț, prin extrem de vulnerabilul flanc nordic al apărării NATO.

Pentru detectarea aparatelor aeriene inamice sau al rachetelor intercontinentale, pe coastele Islandei au fost instalate stații radar puternice. În foarte multe ocazii, avioanele de interceptare aparținând dispozitivului QRAF

---

* Unele dintre cele mai fascinante întîmplări ce se petrec în Islanda sau în apele din vecinătatea insulei au ca principali protagoniști „Trolii" niște spirite, sau entități spirituale locale, uneori agresive alteori binevoitoare cu muritorii de rînd.

erau trimise pentru a intercepta ținte ce apăreau pe ecranele radar și care se dovedeau a fi „fantome" sau OZN-uri. De altfel, mulți piloți de vânătoare au relatat despre întâlnirile lor cu aceste misterioase aparate zburătoare și despre posibilitățile uluitoare ale acestora. De câteva ori acestea s-au încheiat în mod tragic pentru piloți.

Începând cu 20 decembrie 1992, pe coastele Islandei s-au declanșat multe evenimente surprinzătoare. În cele ce urmează vă vom prezenta o serie de mărturii reale ale unor persoane ce au dorit să-și păstreze anonimatul. Lucru lesne de înțeles, cacă ținem cont de faptul că martorii au fost implicați, într-o formă sau alta, într-o serie de operațiuni militare de anvergură ale celor mai mari blocuri miltare și puteri mondiale.

Iată desfășurarea cronologică a evenimentelor:

20 decembrie 1992

Într-o convorbire telefonică, o sursă a marinei islandeze a relatat faptul că trei OZN-uri ce fuseseră semnalate pe radar plonjaseră în mare, în largul coastelor estice ale Islandei, lângă Langeness.

21 decembrie 1992

Pescarii islandezi, aflați în largul coastelor nordice ale Islandei, au relatat că se confruntaseră cu câteva nave ce se deplasau foarte repede pe sub apă, și aveau lumini colorate. Ele păreau a fi însoțite de obiecte aeriene strălucitoare. În drumul lor spre sud, în direcția aproximativă a nordului Scoției, OZN (*obiecte submarine neidentificate*) au distrus plasele de pescuit ale pescarilor. Obișnuiți cu prezența submarinelor în zonă, pescarii au declarat că obiectele nu semănau cu nici o astfel de navă văzută până atunci.

23 decembrie 1992

Unui vas al pazei de coastă și altor două vase armate li s-au ordonat să staționeze în largul coastei nord-estice unde,

în urmă cu două zile, fuseseră detectate cele trei OZN-uri. Operaţiunea, învăluită în mister, a provocat multă teamă echipajelor. Misiunea lor era de observatori, dar ce anume trebuiau să urmărească?

La locul evenimentelor şi-au făcut apariţia o forţă navală NATO, alcătuită, în principal, din nave ale marinei engleze, pentru desfăşurarea unui „exerciţiu". Ziarele britanice au relatat că, în timpul exerciţiului, aparatele de detecţie submarină înregistraseră deplasarea unei nave submarine uriaşe care a fost considerată a fi un supersubmarin rusesc din ultima generaţie.

24 decembrie 1992

Echipajele a două submarine atomice britanice au fost rechemate din permisia de Crăciun şi li s-a ordonat să se prezinte de urgenţă la bazele lor. *HMS Endurance* şi *HMS Warrior*, ambele din clasa „vânătoare-distrugere", au fost trimise în largul coastelor nord-estice ale Islandei, unde urmau să facă joncţiunea cu flota de suprafaţă. Navelor pazei de coastă islandeze şi vaselor armate li s-a ordonat să ocupe poziţii la Alice Fijor, pe coasta estică a insulei.

Ulterior, unele informaţii confidenţiale au dezvăluit faptul că mai mult de patru OZN-uri fuseseră detectate intrând în mare în acelaşi quadrant, ca şi cele trei observate la 21 decembrie. Surse ce au dorit să-şi păstreze anonimatul au confirmat faptul că întreaga operaţiune avea drept scop detectarea navelor non-terestre submarine. A mai fost dezvăluit faptul că fusese declanşată, în mare secret, o misiune de căutare a unui vas de suprafaţă dispărut.

30 decembrie 1992

Posturile de radio islandeze au transmis ştirea că s-au observat mai multe OZN-uri evoluând deasupra unor regiuni muntoase aflate în apropierea coastelor.

12 ianuarie 1993

Datorită vremii nefavorabile, toate vasele islandeze s-au adăpostit în Fiordul Langeness. Lucru alarmant, locuitorii acestui fiord au relatat în dese rânduri despre aparițiile nocturne ale unor ființe mici de statură, deosebit de ciudate.

6 februarie 1993

Vremea îmbunătățindu-se, vaselor li s-a ordonat ieșirea în larg. Vasele pazei de coastă și ale marinei islandeze și-au reocupat pozițiile de observație.

25 februarie 1993

Chiar în primele ore ale zilei, tuturor vaselor li s-a ordonat să se depărteze cel puțin trei mile de o flotă americană de distrugătoare, care își începea operațiunile în apropierea Cercului Arctic. În timp ce se aflau în această zonă, radarele au semnalat prezența a 16 ținte aeriene poziționate deasupra distrugătoarelor americane, mai precis 16 „mingi de lumină galbenă"; sunt observate sosind pe o traiectorie descendentă, oprindu-se apoi la verticala vaselor de război. Distanța mare față de țărm și vremea nefavorabilă a eliminat posibilitatea ca acestea să fie elicoptere.

15 aprilie 1993

Tuturor vaselor din zonă implicate în această operațiune li s-a ordonat începerea acțiunilor de căutare a unui vas american dispărut. În zona de excludere de trei mile se mai aflau numai două distrugătoare, amândouă având numele șters, echipajele fiind observate purtând echipamentul de luptă. Și mai intrigant este faptul că numai câteva ore mai târziu, tuturor vaselor li s-a ordonat din nou părăsirea zonei și depărtarea de aria interzisă.

21 aprilie 1993

Echipajul unui aparat al Liniilor Aeriene Islandeze, aflat în cursă de la Londra la Reijkavik, a raportat observarea a două OZN-uri în timp ce survolau nordul coastei scoţiene. Două mingi luminoase mari, strălucitoare, s-au plasat de fiecare parte a avionului, menţinând aceste poziţii până cu puţin timp timp înainte ca aparatul să aterizeze pe aeroportul Keflavik.

15 mai 1993

Este în curs de desfăşurare o masivă misiune de cercetare, condusă de vase militare islandeze, pentru găsirea a două vase de pescuit dispărute. Naufragiul unui vas de pescuit este un lucru relativ normal în aceste ape reci şi extrem de periculoase. Dar echipajele altor vase de pescuit, tulburate şi înspăimântate, au relatat despre apariţiile unor lumini asemănătoare tuburilor fluorescente, ce au staţionat deasupra vaselor lor. În acel moment, simultan, staţiile radio au încetat să mai funcţioneze, revenind la normal numai după ce obiectele fluorescente s-au îndepărtat. Căutarea vaselor dispărute a fost anulată după mai multe zile de cercetări infructoase.

În acest moment, autorităţile americane au solicitat ajutorul unei echipe de clarvăzători pentru a afla ce se întâmplase cu vasele de război americane, în apropierea Cercului Polar. *Iată, pe scurt, ceea ce au reuşit să afle pe cele paranormală (ceea ce au reuşit să transmită sursele anonime din cadrul armatei): în zonă opera un vas dotat cu echipament Stealth de tip „Sea Shadow", care avea la remorcă o barjă încărcată cu instrumente şi aparate de ultimă oră ce monitorizau unele activităţi subacvatice NON-*

TERESTRE. La un moment dat, vasul și barja au dispărut fără urmă. Nu se mai cunosc până la această oră, date suplimentare.

Octombrie 1993

Mass-media din Norvegia face cunoscut faptul că vase de război ale NATO urmăresc nave non-terestre subacvatice în zona Islandei și Norvegiei.

După această dată tăcere... multă tăcere...

O FARFURIE ZBURĂTOARE PENTRU HITLER*

În Europa anului 1944, războiul era în plină desfășurare și poate de aceea execuția unui spion german, catalogat de serviciile engleze de informații ca deosebit de periculoas, a trecut neobservată. În astfel de situații, dosarul agentului pierdut primește ștampila „*Decedat*" și, dacă activitatea desfășurată nu mai prezintă interes, cazul este clasat, urmând ca după ani și ani să devină material de studiu pentru istorici.

Ieșirea din scenă a unui agent a cărui identitate a rămas o enigmă până în prezent, a generat dezvoltarea unor activități de culegere de date și informații care continuă și astăzi. S-a putut afla că spionul executat era un agent dublu ce lucra atât pentru englezi, cât și pentru germani.

După moartea sa, dosarul activității sale, culegerea de date cu caracter ultrasecret în domeniul științific, a cercetătorilor în scopul creării și dezvoltării a noi arme, a fost studiat în comisii special constituite atât în Germania, cât și în Anglia.

În timpul operațiunilor militare din timpul celui de-al doilea război mondial, precum și cu alte prilejuri, ambele tabere fuseseră survolate de obiecte zburătoare neidentificate,

* Subiectul așa ziselor farfurii zburătoare germane, sub alte aspecte, l-am mai abordat în lucrarea OZN – În Arhivele Militare Secrete, Editura Majadahonda, București 1995 pag.82 - 86 și în lucrarea Serviciile secrete și fenomenul OZN, Editura Z -2000, București, 2000, pag.147 - 157

având performanțe aerodinamice ce sfidau tehnica acelui timp. În scurt timp, se crease convingerea că tabăra adversă luase un avans hotărâtor în domeniul tehnicii aviatice și, ca urmare, adversarii se suspectau reciproc.

În ziarul *South Wales Argus* din 13 decembrie 1944 se scria: „Parcă pentru a fi în ton cu sărbătorile de iarnă ce se apropie, germanii au construit o armă „secretă". Noul dispozitiv se aseamnănă cu globurile ce împodobesc pomii de Crăciun. Ele au fost văzute staționând în aer deasupra teritoriului german, câteodată izolate, câteodată în formație. Au o culoare argintie și par a fi transparente."; iar într-un informativ al *Associated Press*, publicat la 2 ianuarie 1945, în ziarul new-yorkez *Herald Tribune*, se aduceau unele amănunte referitoare la noile dispozitive germane:

„Se pare că acum naziștii au aruncat în luptă ceva nou pe cerul nopții. Sunt ciudate, misterioasele „*foo-fighters*" ce zboară de-a lungul aripilor aparatelor *Beaufighters* aflate în incursiuni deasupra Germaniei. Piloții au întâlnit aceste curioase arme timp de mai bine de o lună, în zborurile de noapte. După cât se cunoaște, nimeni nu știe ce sunt acestea. Mingiile de foc apar brusc și însoțesc avionele pe kilometri întregi. Par a fi radio-controlate de la sol, cel puțin așa susțin rapoartele serviciilor de informații".

Rapoartele oficiale „*foo-fighter*" au fost înaintate, printre alții, de piloți Henry Giblin și Walter Cleary, care au declarat că în noaptea de 27 decembrie 1944 fuseseră hărțuiți în apropiere de Speyer de o „uriașă lumină arzândă" ce evolua în apropiere de aparatul lor cu o viteză de 250 mile/h; o altă întâlnire a fost semnalată de locotenentul Edward Schluter, care, la 23 noiembrie 1944, fusese „deranjat" de „zece mici globuri de foc, de culoare roșie", ce evoluau în formație, cu o viteză enormă.

Într-un raport publicat în *New York Times* la 2 ianuarie 1945, locotenentul Donald Meiers susţinea că ar exista trei categorii de „*foo-fighters*":

1. mingii de foc de culoare roşie, ce apăreau la extremităţile aripilor avioanelor;

2. mingi de foc ce apăreau în faţa aparatelor;

3. lumini ce apăreau la distanţă care se aprindeau şi se stingeau, întocmai ca beculeţele dintr-un pom de Crăciun aflat în văzduh;

Meiers a confirmat faptul că „*foo-fighters*" imitau întocmai toate manevrele avioanelor, ele fiind observate atât ziua, cât şi noaptea. Lucru curios, chiar atunci când însoţeau aparatele aliate, nu apăreau pe ecranele radarelor.

În 1943, Marea Britanie a fost iniţiat un proiect secret ce avea drept scop examinarea rapoartelor OZN întocmite de piloţii aliaţi aflaţi în misiune deasupra Franţei şi Germaniei. Nefiind oferită o denumire oficială a „*foo-fighters*", cele mai multe rapoarte indicau că sunt „mingi de foc"- ce zburau paralel cu avioanele aliaţilor, adesea urmărindu-le de la distanţă, cu viteze ce depăşeau 300 mile/h şi cauzau, în dese rânduri, defecţiuni ale motoarelor (rateuri). Au existat unele cazuri când aceste apariţii au cauzat pierderea unor aparate, datorită opririi motoarelor. Dar, cu toate acestea, cele mai multe dintre rapoarte sugerau faptul că „*foo-fighters*" aveau, mai degrabă, un efect psihologic asupra piloţilor.

La început s-a crezut că „mingile de foc" ar fi încărcări electrice statice, numai că dovezile, covârşitoare ca număr, scoteau în evidenţă faptul că ele erau controlate într-un anume fel şi nu erau, cu certitudine, fenomene naturale.

Într-o relatare apărută la 2 ianuarei 1945, în ziarul londonez *Daily Telegraph*, piloţii RAF descriau apariţiile

drept „lumini portocalii ciudate ce ne urmăreau avioanele, câteodată zburând în formație cu noi, după care degajau și urcau în altitudine". Acest fapt a dus foarte repede la speculații de genul „arme secrete germane radio-controlate de la sol", ce urmau să acționeze asupra sistemelor de lansare a bombelor sau „arme psihologice" care urmăreau să inducă confuzie și nervozitate în rândul piloților aliați.

Incapabile să rezolve misterul, atât RAF, cât și USAF, au ajuns la concluzia că aceste apariții erau doare „halucinații în masă" și, în consecință, nu le-au mai acordat importanță.

De altfel, aparițiile „*foo-fighters*" s-au micșorat treptat, pe măsura scurgerii timpului și au încetat complet cu câteva săptămâni înainte de încheierea războiului.

Următorul val de observații OZN s-a petrecut în Europa, Scandinavia și SUA, unde mai multe persoane au relatat apariția unor obiecte în formă de disc sau de trabuc. Căpitanul Edward J. Ruppelt, șef al *Proiectului Blue Book* remarca: „La sfârșitul celui de-al doilea război mondial, germanii dispuneau de câteva tipuri de noi avioane și rachete, radical diferite, aflate în diferite stadii de construcție. Majoritatea acestora erau în stadii incipiente de dezvoltare, dar acestea sunt singurele nave cunoscute care s-ar putea apropia, ca performanțe, de relatările martorilor unor apariții OZN".

Cele scrise de căpitanul Ruppelt, departe de a fi exagerare, par a fi oglindirea unei realități, pe undeva deconcertate, a faptelor și documentelor descoperite de aliați (anglo-americani) după încheierea ostilităților.

În zonele împădurite din Scharzwald, oamenii de știință germani experimentau un gaz lichid care, aruncat cu o putere considerabilă spre un avion, se aprindea de la scânteile eșapamentului și producea explozia aparatului. Existența acestui gaz a fost confirmată de dr. Rosenstein, un chimist

care, interogat la Paris în 1944 de membrii misiunii U.S ALSOS (creată pentru a localiza şi intra în posesia rezultatelor cercetării germane), a declarat că se reuşise punerea la punct a unui gaz nou, a cărui utilizare ar fi putut induce „vibraţii puternice şi chiar distrugeri ale monoatrelor avioanelor", prin aprinderi repetate şi imediate.

Documentele descoperite de aliaţi puneau în evidenţă că în iulie 1944, dr. Hans Friederich Gold, inginer chimist ce îşi desfăşura activitatea în cadrul diviziei rachete a Laboratorului R (Rachete) din Volkenrode, descoperise faptul că amestecând o cantitate dintr-un gaz (myrol) cu aer, motoarele cu combustie internă ar funcţiona neregulat sau chiar s-ar opri complet.

În aprilie 1945, în împrejurimile centrului de testări de la Hillesleben, membri ai *Intelligence Techinal Branch* aparţinând Corpului 12 de Armată, au descoperit rămăşiţele unui ciudat dispozitiv numit Windkonone un tun ce trăgea cu gaz, în loc de obuze şi un altul numit Wibbelringkanone, care era conceput să tragă şi să aprindă un inel o „minge de foc" intensă.

Aşa cum s-a descoperit la sfârşitul războiului, oamenii de ştiinţă germani dezvoltaseră rachete şi avioane interceptoare, radio-controlate, precum aparatele uzinelor Messerschmitt, Krache şi Donner, precum şi fuzee electromagnetice, electroacustice şi fotoelectrice, şi chiar focoase sensibile la câmpurile electrostatice naturale ce înconjoară avioanele.

Renato Vesco a fost inginer de aeronave. A urmat, înaintea războiului, cursurile Universităţii din Roma, după care a studiat ingineria aeronautică la Institutul German pentru Cercetări în Domeniul Aviaţiei. În timpul războiului, a lucrat pentru germani în uriaşele instalaţii subterane ale

uzinelor Fiat, pe malul lacului Garda, în apropiere de Limone, în nordul Italiei.

După război, în 1960, Vesco a lucrat pentru Ministerul Apărării din Italia ca agent secret, investigând fenomenul OZN. În 1971 a publicat o carte intitulată ***Interceptați, dar nu doborâți!***, care a fost prima examinare în amănunțime a tehnologiei aflate în spatele apariției farfuriilor zburătoare. El a examinat fenomenul OZN prin prisma tehnologiei contemporane și a fost unicul ce a urmărit originile acestuia până în anii Germaniei naziste. Potrivit lui Vesco, documentele germane capturate de aliați pun în evidență faptul că la Volkenrode, ca și la Institutul de Cercetări Guidonia, se lucra la construcția aparatelor aeriene fără protuberanțe, echipate cu montarea cu turbină extrem de avansate.

Acestea erau așa-numitele „*foo-fighters*, elaborate acolo și construite la o fabrică din Wiener Neustadt (probabil atelierele Hanschel-Rax), cu ajutorul FFO (Flugfunk Forschungsanstalt of Oberpfaffenhoffen), aflată la sud de Munchen și specializată în cercetări în domeniul rachetelor ghidate cu frecvență înaltă, radiații infraroșii, radar, electronică.„*Feuerball*" era o mașină zburătoare în formă de disc, armată, propulsată de un motor special turbo-jet, radio-controlat în momentul decolării care, atras de scânteile apărute la capătul țevilor de eșapamente ale motoarelor avioanelor inamice, se apropia de acestea, le urmărea automat, tot automat evita coliziunea cu ele și scurt-circuita sistemul radar și sistemul de aprindere.

În timpul zilei, dispozitivul părea un disc strălucitor ce se învârtea în jurul propriei axe fapt ce ar putea justifica primele relatări ale unor „mingi arginti" observate pe cerul Germaniei - iar pe timpul nopții părea „un glob arzând".

Dedesubtul stratului galvanizat se afla o foiță subțire de aluminiu care juca rolul de „buton defensiv", adică în momentul în care un glonte atingea suprafața obiectului, dispozitivul conecta automat sistemul de accelerație ce permitea „*feuerball*"-ului să zboare vertical și să iasă din raza de acțiune a mitralierelor, astfel explicându-se de ce rapoartele menționau că atunci când se trăgea asupra lor „*foo-fighter*"-urile se depărtau. Vesco mai susține că principiile de bază ale *feuerball*-ului au fost aplicate, mai târziu, la un alt aparat, mult mai mare, denumit „*Kubelblitz*" care a fost primul aparat cu decolare verticală.

Ar putea această tehnologie, la care adăugăm și pe cea folosită în crearea celebrelor V-1 și V-2, să conducă la crearea unor nave mult mai mari, pilotate, în formă de farfurie zburătoare? Anii de după război au scos la lumină revelații uluitoare în această privință.

În anii 50 au început să circule zvonuri ciudate privitoare la existența unei nave de război zburătoare, construită în timpul războiului la o bază ultrasecretă din Germania.

Într-o serie de interviuri acordate presei germane în 1952, fostul inginer Luftwaffe, căpitanul Rudolf Schriver, susținea că în primăvara anului 1941, pe când își desfășura activitaea la uzinele Heinkel din Eger, i-a venit ideea construirii unui aparat aerian cu decolare verticală. Acest fapt l-a condus la conceptul de cabină arcuită, ca o cupolă, situată în mijlocul unei aripi multiple, circulare, propulsate de un motor cu reacție, și el plasat în centrul de gravitație al întregului ansamblu, sub cabina pilotului.

Anul următor un astfel de aparat a fost pus la punct și testat la 1 iunie 1942. Testul a fost considerat un succes, așa încât s-a început lucrul la un prototip mai mare, cu diametrul de 15 picioare. De diferite aspecte ale acestui proiect s-au

ocupat mai mulți ingineri, în diferite aspecte ale acestui proiect s-au ocupat mai mulți ingineri, în diferite locuri din Europa.

În vara anului 1944, Schriver a fost transferat la Praga unde, împreună cu Walther Miethe (un inginer ce a activat la Peenemude în cadrul proiectelor V-1 și V-2), inginerul Klaus Habermohl și dr. Giuseppe Belluzo (un fizician italian) a construit un model mult mai mare, pilotat, al prototipului său.

În acea perioadă, primele avioane cu reacție *Messerschmidt* erau deja operaționale. Într-o uzină de lângă Praga, Schriver și echipa sa au redesenat aparatul denumit *Model-3*, înlocuindu-i motoarele cu turbină cu o formă avansată de propulsie ce utiliza jeturi ajustabile.

În 1959, în volumul *Arme secrete germane ale celui de-al doilea război mondial*, maiorul Rudolp Lusar a dedicat un întreg capitol *Proiectului Farfurie* (*Projekt Saucer*), completat cu o suită de schițe și desene ale farfuriei zburătoare a lui Schriver și Miethe. Potrivit celor afirmate de Lusar, farfuria zburătoare fusese fabricată dintru-un material special, rezistent la temperaturi înalte, care consta dintr-o suprafață circulară ce se rotea în jurul cabinei.

Miethe avea să construiască, ceva mai târziu, o navă aeriană în formă de disc, cu un diametru de 42 de metri, ale cărei jeturi propulsoare ajustabile erau inserate în însăși suprafața aparatului. Întreaga mașinărie avea o înălțime totală de 32 de metri.

În intervalul de care vorbeam la început, Rudolph Schriver susținea că „discul zburător" era pregătit pentru testul de zbor încă de la începutul anului 1944, dar înaintarea rapidă a aliaților a determinat anularea acestuia și distrugera mașinăriei, planurile fiind pierdute sau furate.

Acest lucru vine în concordanță cu faptul că la 9 mai 1945, activitatea la uzinele BMW din Cehia a fost stopată,

nu după mult timp fiind ocupată de partizani cehi. Marea majoritate a oamenilor de știință și a tehnicienilor germani au trebuit să fugă pentru a-și salva viețile. Schriver a susținut că prototipul fusese aruncat în aer de oamenii săi, pentru a preîntâmpina capturarea lui de către Armada Roșie.

Amintirele sale în ceea ce privește testul de zbor contrazic anumite date furnizate de Georg Klein, fost inginer în cadrul Ministerului Înzestrării condus de Albert Speer. El susține că a fost martorul unui test de zbor al discului lui Schriver, sau cel puțin al unuia similar, la 14 februarie 1945, în apropiere de Praga.

Asupra datei furnizate de Klein planează, însă, anumite dubii, datorită faptului că potrivit jurnalului de Operațiuni al Flotei a 8-a, acea zi era improprie zborului (nori joși, laoviță, vizibilitate redusă) și cu atât mai mult testării unui tip de aparat aerian atât de revoluționar.

Totuși, potrivit lui Renato Vesco, testul de zbor al unui aparat aerian numit *Kugelblitz*, despre care se spunea că ar fi un avion de vânătoare cu totul și cu totul deosebit, se desfășurase deasupra complexului subteran de la Khala (în apropiere de Peenemunde), în decursul lunii februarie 1945, și fusese încununat de succes.

Aceste observații atât de diverse ca loc și timp pot fi ușor explicate dacă se are în vedere atât faptul că părțile componente ale farfuriei zburătoare a lui Schriver fuseseră construite în mai multe locuri din teritoriile ocupate, cât și faptul că experimente ale unor prototipuri de aparate în formă de aripă sau de disc au fost desfășurate și de alți oameni de știință.

Astfel, Heinrich Fleisnes, într-un interviu acordat magazinului *Neune Presse*, în 1980, susține că a fost participant la proiectul construirii unui aparat aerian în formă de disc, cu propulsie reactivă, ce fusese elaborat de o echipă

de tehnicieni de la Peenemunde. La sfârșitul războiului, Wehrmacht-ul a distrus cele mai multe planuri, doar câteva, considerate ca neesențiale, căzând în mâinile rușilor.

La începutul anului 1939, dr. Alexander Lippisch construia la uzinele Messerschmidt din Augsburg, aparatul *ME-163*, cu motoare cu reacție, și își testa aripa sa circulară în tunelul de vânt al companiei AVA din Gottingen. În același timp, Arthur Sack reușea să dea formă obsesiei sale de mulți ani, aparatul aerian în formă de disc (imaginat pentru prima dată în secolul 19 de matematicianul și fizicianul Wilhelm Yacharie); Sack a testat numeroase modele în cadrul unui miting aviatic ce a avut loc între 27 și 28 iulite 1939 la Leipzig-Mockau, cu rezultate dezastruase însă.

Un model mai mare, *AS 6* a fost construit la uzinele Mitteldeutsche Motorwerke din Leipzig. Testul ar fi continuat, dar înaintarea trupelor sovietice a pus capăt pentru totdeauna oricărei continuări.

Viktor Shauberger, și el inginer de aeronave, susține că a elaborat și construit, în 1940, la uzinele Kertl (Austria), o farfurie zburătoare de mici dimensiuni, controlată de la distanță. În dezvoltarea proiectului său a fost ajutat, mai târziu, de o echipă de ingineri cehi, dar odată cu încheiera războiului, unele din planurile sale au încăput pe mâna rușilor, iar altele au fost luate de americani.

Hermann Klass, un biotehnician specializat în studiul fenomenelor aerodinamice, este o altă persoană ce susține că a lucrat la mai multe modele de nave discoidale controlate de la distanță. Cel mai uzual model a fost cel de 2,4 metri în diametru și era propulsat de un motor electric furnizat de Lufftwaffe. Potrivit lui Klass, aceste modele erau similare celui construit de Schriver, Habermohl, Miethe și Beluzzo în Cehia și Polonia.

Într-un interviu acordat ziarului *Tages-Anyeiger*, la 19 noiembrie 1954, Klein sublinia faptul că farfuriile zburătoare sunt arme top-secret atât americane, cât și sovietice, bazate pe prototipurile germane. În mai 1945, rușii capturaseră la Breslau, pe lângă mulți tehnicieni importanți, și un model la scară al unui aparat nepilotat în formă de disc, ce fusese construit la Peenemunde.

Walther Miethe a emigrat în SUA, unde, împreună cu Werner von Braun, Domberger și alte sute de ingineri și tehnicieni, și-a continuat activitatea începută la Peenemude, la *White Sands Proving Ground*, leagănul programului spațial american.

În lumina celor de mai sus, se pare că atât rușii, cât și americanii erau încă de la sfârșitul războiului în posesia unei tehnologii capabile să producă „farfurii zburătoare". Potrivit celor afirmate de Klein, existau două tipuri de nave discoidale, una cu un diametru de aproximativ 52 de picioare, propulsată de cinci reactoare și cea de-a doua, cu un diametru de aproximativ 138 picioare, propulsată de 12 reactoare. Klein a mai susținut faptul că farfuriile zburătoare puteau rămâne staționare în aer și puteau vira în unghi drept. Stabilitatea, spunea el, era obținută cu ajutorul unui dispozitiv bazat pe principiul giroscopului. Klein a mari amintit faptul că farfuriile zburătoare construite în Canada de John Frost, au depășit viteza de 1.500 mile/h.

Maiorul Lusar, în cartea sa de care am pomenit ceva mai dervreme, susține toate aceste relatări și confirmă faptul că Schriver fusese implicat în *Projekt Saucer*, iar Miethe, după ce inițial lucrase sub conducerea lui Werner von Bbraun, la White Sands, s-a alăturat companiei AVRO-Canada, unde și-a continuat activitatea de construcție a unor nave în formă de disc. Habermohl a făcut exact acelați lucru, dar în URSS.

Ce s-a întâmplat cu toate aceste nave aeriene? Fără îndoială, unele au fost distruse. Voit sau nu. Cu toate acestea, circulă nenumărate zvonuri referitoare la aceste aparate atât de similare farfuriilor zburătoare ale vremurilor moderne; cea mai importantă farfurie zburătoare ar fi fost scufundată într-unul din lacurile aflate la nordul Austriei; altele ar fi fost conservate undeva în America de Sud și Atarctida, dar nu numai atât; unii susțin că actualmente ar exista o bază germană OZN în Antarctida, multe nave fiind aduse acolo dezmembrate, cu ajutorul submarinelor.

Totuși, cea mai bizară ipoteză dar nu neapărat fantezistă este cea potrivit căreia OZN-urile germane ar fi călătorit înapoi în discontinuitate spațio-temporală.

Povești uimitoare.

Dar dacă nu sunt doar simple povești?

UN FRATE AL PĂMÂNTULUI

Inginerul Gheorghe Dumitrescu, din București, este autorul unei interesante teorii în care susține, demostrând printr-un laborios și documentat calcul matematic, existența, de partea cealaltă a Soarelui, a unui Pământ frate, supranumit Antipământ.

Autorul povestește că descoperirea s-a produs în timp ce căuta să demonstreze o ipoteză prin care putea detemina cazurile concrete ale accidentelor de avion... Pentru aceasta a avut nevoie să calculeze masa unui electron (pentru ce motive, nu interesează acum) și s-a adresat tratatelor de astronomie unde, spre stupefacția sa, a observat că sistemul solar, așa cum îl prezintă astonomia, nu este perfect. Îi lipsește „ceva".

Se știe că, pentru a studia structura atomului, fizicienni au ales drept model sistemul solar. După ce au găsit-o, au lăsat la o parte sistemul solar și, prin calcule și ipoteze, au reprezentat pe hartă rezultatul obținut, dar nu au mers mai departe și n-au procedat la compararea modelului nou cu modelul inițial.

O idee simplă, deci logică, la îndemâna oricui și, deși pare o speculație de când cu Oul lui Columb, n-ar mai trebui să ne mai mirăm de asemena lucruri. Procedând deci la

comparația inversă, cercetătorul a ajuns la concluzia că reprezentării noastre despre sistemul solar îi lipsește ceva. Este cazul să amintim că inginerul Gheorghe Dumitrescu nu s-a lansat într-o comparație mecanicistă, simplistă sau, dacă vreți, naivă, a celor două modele, ci a considerat că aceste asemănări trebuie privite numai între factori având aceeași semnificație care, uneori, sunt în contradicție cu aparența lucrurilor.

Nu a uitat, de pildă, diferențele uriașe care există între dimensiunile celor două elemente care se compară. Astfel, între nucleul atomic și Soare asemănarea se poate păstra numai în ceea ce privește raportul maselor lor față de restul compontelor sistemelor, iar nu a volumelor aparente. Dar se va vedea că paralelismele pot duce la unele concluzii neașteptate.

Am recurs la această paranteză din teamă ca nu cumva lipsa cifrelor și a forumulelor matematice, pe care le-am omis cu bună știință pentru o mai ușoară respectare a ideii, să inducă în eroare și pentru că ne aflăm în fața unui cutezător stimulat mai mult de spectaculosul ipotezei, decât nevoia rigorii de științifice. Deci, pentru a fi scutiți să revenim la această precizare, repetăm că inginerul Gheorghe Dumitrescu își bazează toate supozițiile pe calcule și demnostrații matematice.

Să mergem mai departe, acolo unde descoperitorul susține că atât atomul, cât și sistemul solar se compun dintr-un nucleu central în jurul căruia gravitează, pe orbite riguros determinate, planetele sau electronii, după caz, dar și într-o

parte și în cealaltă legile ar fi aceleași. Un singur impediment intervine, după cum afirmă inginerul Dumitrescu.

În această analogie, structura atomului o privim statistic drept reducere la unitate a unui enorm număr de exemplare, astfel că propietățile și configurația obținută sunt apropiate de imaginea perfectă, în timp ce sistemul solar este singurul pe care-l putem observa și, desigur, nu este cel mai perfect dintre cele două posibile. Așadar, anomaliile sistemului solar ies în evidență nu în raport cu alte sisteme solare, ci cu modelul atomic, statistic ideal.

În configurația unui atom, precum și în cea a sistemului solar, sunt anumite caracteristici fundamentale, pe care trebuie să le urmărim: numărul păturilor planetare, distanța dintre ele, și masa componentelor ce formează sau populează păturile planetare respective. Ca să înțelegem mai bine despre ce este vorba, să ne amintim din cartea de fizică, tabloul atomului: șapte orbite pe care gravitează câte 2-8-18-32-18-8-2 electroni, în cazul atomului de radiu, atomul total. Se cunoaște, de asemenea, că în cazul altor atomi, această dispunere diferă. De pildă, la atomul de uraniu, dispunerea este următoarea: 2-8-18-32-21-9-2.

Este necesar de știut acest lucru, ca să precizăm, afirmă cercetătorul, că atomii reali au și ei abaterile lor, transpunând aceste date asupra sistemului solar, va trebui să recunoaștem că, analogia fiind suficientă, valoarea cea mai mare a sarcinii, corespunzător orbitei cu 32 de electroni, o are planeta Jupiter. Ea este al doilea centru de echilibru al întregului sistem solar. Se observă clar că toată această masă, corespunzătoare celor

32 de electroni de pe orbita atomică, este, de data aceasta, concentrată într-un singur punct pe orbită.

Dacă urmărim scara planetelor din sistemul solar, așa cum ne-o arată astronomia, vom găsi, corspuzător electronilor din jurul nucleului de atom, următoarele planete: Mercur, Venus, Pământ, Marte, Planetoizii, Jupiter, Saturn, Uranus, Neptun, Pluto, în total zece. Cu trei orbite mai mult decât în cazul atomului. Dacă am număra planetele până la șapte, ar trebui să ne oprim la Saturn, lucru imposibil de făcut, deoarece știm că Jupiter trebuie să ocupe neapărat poziția centrală.

Matematic, cercetătorul a dedus că Mercur, aflat la numai 41 diametre de Soare și neavând o mișcare proprie de rotație în jurul axei sale, nu poate fi considerat planetă, ci doar satelit direct al Soarelui.

Următoarea anomalie, susține Gheorghe Dumitrescu, o prezintă planeta Marte, prea mică pentru a justifica ocuparea orbitei sale. Prezența planetoidului Eros, care oscilează între Pământ și Marte, chiar dacă ar fi atribuită cu totul lui Marte, din cauza micimii, nu poate modifica prea mult această anomalie.

Ultima anomalie descoperită este masa neobișnuit de mică a planetei Uranus față de locul ocupat și față de vecinii săi, coloșii Saturn și Neptun. Studiind aceste anomalii, recalculând masele și distanțele dintre planete, inginerul Dumitrescu a recoordonat sistemul solar conform structurii atomului, a găsit fiecărei planete corespondentul în dispoziția electronilor pe orbite și a

ajuns la concluzia că singur Pământul nostru, Terra, este prea mic pentru locul pe care-l ocupă. El ar fi trebuit să fie de două ori mai mare.

Cum masa Pământului este binecunoscută, în conformitate cu legile matematicii, rezultă că undeva în spațiu se mai află o replică a planetei noaste. Acest al doilea Pământ s-ar afla, de asemenea, pe orbita noastră, și anume la celălalt capăt al ei, diametral opus.

Acest al doilea Pământ, care ține balansul în sistemul solar, aflat exact la capătul celălalt al diametrului sau axei eliptice, nu poate fi văzut direct, deoarece este permanent ascuns de Soare. el este pentru noi un astru numai al zilei și nu apare nicioadată în cursul nopți, când bolta cerească se lasă cercetată, în amănunțime.

El este fratele și umbra Pământului. Acest al doilea Pământ nu a fost observat niciodată, dar existența lui este probabilă, explicând multe din perturbațiile mersului Pământului pe orbită, și va putea fi identificat numai cu alte mijloace decât cele astronomice.

Deși face parte direct din sistemul terestru, el se află de noi la o distanță mult mai mare decât Marte, Venus, Mercus sau Soare, respectiv la de două ori distanța dintre Pământ și Soare. Dimensiunile și alte valori ale sale trebuie să fie foarte asemănătoare cu cele ale Terrei și este foarte posibil ca acolo să existe viață ca și pe Pământ.

Iată deci o ipoteză pe cât de simplă, pe atât de uluitoare, care, dacă s-ar adeveri, ar explica multe din tainele cerului și multe din paradoxurile și enigmele cărora arheologii de

pretutindeni se căznesc, de atâta vreme, să le găsească o explicație plauzibilă, care, cum se întâmplă întotdeauna aparține adesa bunului simț, simplității și logicii, și mai puțin domeniului fantastic.

Mai trebuie să spunem că cercuri științifice oculte l-au ridiculizat în mod sistematic pe cercetător și i-au minimalizat descoperirea fără a o supune verificării... În străinătate ea a trezit un interes deosebit.

MISTERUL TUNGUS SE ÎNCĂPĂȚÂNEAZĂ SĂ REZISTE

După două ore de muncă îndârjită pe câmp, Serghei Semenov se bucură de câteva minute de odihnă, mângâiat de razele soarelui. Era cu puțin trecut de ora 7, în dimineața zilei de 30 iunie 1908. Deodată, liniștea dimineții a fost spulberată de o puternică explozie, iar o lumină orbitoare a umplut cerul.

Semmenov a fost azvârlit de pe verandă, pierzându-și cunoștința la contacul cu solul. Când și-a revenit, a auzit un zgomot ca de tunet, extrem de puternic, care a revenit, a zguduit întraga casă, aproape smulgând-o din fundație.

„Am văzut un fulger orbitor, după care a venit un val de căldură atât de mare, încât aproape că mi-a ars cămașa pe spate povestește el. Am văzut o minge de foc, uriașă, ce acoperise o enormă porțiune a cerului. După aceea s-a făcut foarte întuneric, de parcă apusese Soarele".

Semenov a fost unul dintre miile de martori ai celui mai mare și poate celui mai misterios eveniment, pe care lumea întreagă l-a cunoscut sub denumirea de *Fenomenul Tungus* Explozia a avut o putere inimaginabilă.

La Londra, spre exemplu, se putea citi foarte bine ziarul la miezul nopții, iar jucătorii de golf disputau partide la orele 2 ale dimineții; la Stockholm, puteau fi făcute fotografii în

toiul scurtei nopți polare, deasupra Germaniei au persistat zile de-a rându nori strălucitori, iar în Olanda, astronomii au fost puși în imposibilitate de a privi stelele, datorită luminozității cerului nopții.

Instituțiile științifice de la Londra, ca și din alte mari orașe ale Europei, au înregistrat o puternică undă de șoc, care a înconjurat Pământul de două ori, iar în Rusia, nopțile au fost strălucitoare până în luna iulie.

Aproape 90 de ani mai târziu, rămâne un mister ceea ce a venit din spațiu și a explodat cu o așa forță terifiantă. Iar faptul că totul s-a petrecut într-o regiune izolată și puțin populată, poate fi considerată o șansă extraordinară:

Explozia a devastat, practic, o zonă de mărimea unui oraș cu peste 2 milioane de locuitori, dar nu au existat relatări imediate privind pierderile de vieți omenești. Pentru fauna locală, însă, nu a existat nici o șansă.

Nya Potapovici, proprietarul unei turme de circa 1.500 de reni, a povestit: „Focul a distrus pădurea, adăposturile și a omorât renii. Când localnicii au pornit în căutarea turmei, au găsit numai cadavre arse. Nu a mai rămas nimic din depozite, haine, bunuri aflate în gospodării... toate au ars și s-au topit.

Aproape toți copacii aflați pe o arie de 60 km au fost scoși din pământ și aruncați spre exterior, poziționați ca spițele unei roți gigantice. Membrii unor triburi nomade, aflate la distanță de 75 km de locul exploziei au fost aruncați la pământ, corturile fiindu-le sfâșiate de un vânt atat de fierbinte, încât a produs arsuri grave oamenilor.

Datorită evenimentelor politice din Rusia, cât și a primului război mondial, investigațiile au fost întârziate ani

de zile. Nu este mai puțin adevărat că populația regiunii era foarte răsfirată și extrem de primitivă, așa încât știrile privind teribilul eveniment au ajuns la Moscova cu mare întârziere.

Populația, foarte înspăimântată, era convinsă că „Zeul Odgi a coborât din cer pe Pământ și i-a distrus prin foc pe toți cei care se aventuraseră acolo".

Frica a făcut ca orice investigație să fie dificil de condus. Vânătorii și pescarii aflați în zonă vorbeau despre o minge de foc strălucitoare, „așa de intensă, încât întuneca soarele", ce se deplasa pe cer.

Oamenii aflați la peste 60 de km de locul exploziei au relatat despre o serie de vibrații violente ce au fost urmate de apariția pe cer a unui „corp arzător urmat de o dâră lată de lumină". Câțiva martori zărind o minge de foc, urmată de un stâlp de fum în formă de ciupercă, de mai mulți kilometri înălțime. Academicianul A.A.Polkanov, aflat în Siberia în acele zile, nota în jurnalul său:

„Cerul este acoperit de un strat dens de nori; plouă torențial și totuși este o lumină extraordinară. Nu ar trebui să fie lună și cu toate acestea, norii sunt luminați de un fel de lumină verde-gălbuie, ce uneori devine roz".

Ziarul ce apărea la Irkutsk nota că „în localitatea Kirensk, aflată la 250 de mile de locul exploziei, localnici au văzut o lumină alb-albăstruie ce s-a mișcat vertical în jos timp de zece minute.

Când s-a apropiat de pământ, a părut că se dezintegrează și în locul ei s-a format un nor uriaș de fum negru; a fost auzit un sunet puternic ca de împușcătură, toate clădirile s-au cutremurat, o limbă de foc răzbătând printr-un nor".

La mijlocul lunii septembrie 1921, profesorul Leonid Kulik, de la Muzeul de Mineralogie din Sankt Petersburg,

obsedat de cele petrecute la începutul secolului, s-a angajat într-o investigație de 20 de ani în speranța aflării cauzei exploziei. Expediția pe care a condus-o în anul 1921 s-a încheiat mai devreme decât era prevăzut, datorită iernii deosebit de aspre.

Totuși, savantul a reușit să determine locul exact al impactului, chiar deasupra unui vechi crater de vulcan stins. Au mai fost găsite mai multe cratere mici, datorate se credea căderii unor fragmente ale „meteoritului".

Însă meteoritul propriu-zis nu a fost descoperit, cum nu au putut fi descoperite nici cele mai mici fragmente de materie care s-ar fi desprins, eventual, de masa lui.

La începutul anului 1927, gazeta *Mirovedenie* a publicat rezultatul unor noi investigații în zonă, conduse de A.V. Voznesenchi, director al Obesrvatorului Meteorologic și Magnetic din Irkutsk. El a estimat că sunetul exploziei din Tunguska a fost auzit pe o rază de 380.000 de mile pătrate.

Ca și Kulik, el era de părere că intrusul a fost un meteorit, dar cum a existat un număr sporit de explozii, a emis ipoteza că aceasta s-ar fi fragmentat în mai mult corpuri mici înaintea impactului cu solul.

În 1938-1939, au fost efectuate fotografii aeriene ale zonei de impact, iar în perioada 1950-1960 mai multe expediții au vizat regiunea. Astăzi nu trece un an fără să fie organizată măcar o expediție în zonă. Dar abia în 1945, când ciuperca atomică s-a ridicat deasupra orașelor Hiroshima și Nagasaki, oamenii de știință au realizat că martorii descriseseră, de fapt, o explozie atomică.

Medicii ruși sunt de părere că mii de țărani au murit în urma exploziei. Rezidenții din satele împrăștiate de-a lungul

râului Tungusk erau renumiți pentru sănătatea lor de fier și pentru longevitatea lor, mulți dintre ei depășind a 100-a aniversare a zilei de naștere.

Dar, după 1908, doctrorii locali au raportat o creștere alarmantă a numărului de morți „premature", datorate unor ciudate maladii. De atunci, echipe ce investigau teoria exploziei nucleare au exhumat unele din corpurile decedaților, iar știința a găsit un nume pentru aceste maladii. E vorba de... iradiere!

Ce a explodat în taiga? Să fi fost vorba de un meteorit radioactiv? Pe scurt, răspunsul este NU! Substanța din care sunt formați meteoriții este asemnănătoare cu cea care se poate găsi pe Pământ. Cantitatea de uraniu din alcătuirea meteoriților este de apoximativ 200 milione milionimi per 1/100.

Pentru o reacție în lanț cu pulbere radioactivă, ar fi necesar un meteorit de uraniu în stare pură și chiar mai mult, într-o formă foarte rară de izotop. U 235.

Acest izotop nu a fost găsit niciodată în stare pură. Dincolo de acest aspect, chiar dacă ne-am imagina un astfel de caz, cu totul aparte, acesta nu ar putea exista în realitate, deoarece U 235 se dezintegrează spontan prin explozii accidentale, astfel că întregul meteorit ar exploda imediat după formarea sa. Dacă este de presupus că a existat o explozie atomică, atunci este inevitabil a presupune că deflagrația s-a datorat unor substanțe radioactive obținute prin metode diferite.

Specialiștii în studiul meteoriților au fost preocupați să determine care parte a obiectului s-a dezintegrat în aer. Ca probă, s-a susținut că în subsolurile Academiei de științe a

Rusiei au fost descoperite niște vase de cositor în care se găseau probe de sol aduse de la locul exploziei.

Analiza acestora a relevat faptul că ele conțineau particule de praf metalic, de un milimetru în diametru. Analizele chimice au stabilit prezența oțelului, 7% nichel, 0,7% cobalt și, de asemenea, a unor mici sfere magnetizate cu diametrul de 1/100 milimetri, produsul dezintegrării metalului în aer, dar anunțul pripit cum că misterul Tungus fusese, în sfârșit, rezolvat s-a dovedit a fi prematur.

Praful metalic descoperit în mostrele de sol nu constituia, în nici un caz, dovada de netăgăduit că acesta ar fi rămășițele unui meteorit. Structura de oțel caracteristică meteoriților nu a fost găsită. Mai probabil acestea ar fi putut proveni de la învelișul exterior al unui vehicul spațial distrus în explozie.

Copacii, pe o rază de mai mulți zeci de kilometri, au fost spulberați. În locul ce părea a fi epicentrul exploziei, unii dintre ei rămăseseră în picioare, sfrijiți și siniștri după ce au pierdut frunzișul și ramurile. Ca un lucru straniu, unii localnici au relatat descoperirea unor piese neobișnuite de metal strălucitor, mai ascuțite decât un cuțit.

În perioada 1908-1969, 77 de autori au publicat 77 de explicații diferite a evenimentelor, abia în 1969 fiind publicat primul raport exhaustiv și primele concluzii științifice.

A fost făcută comparația între ceea ce se întâmplase în taiga și ceea ce se întâmplase când SUA și URSS au efectuat primele teste cu bomba H.

În 1966, cercetătorii V.K. Yuralev, D.V. Demin și L.N. Demina au dat publicității un material în care susțineau că

„mingea de foc" siberiană fusese, fără îndoială, o explozie atomică. Ei au examinat şi au respins, rând pe rând, ipotezele potrivit cărora deflagraţia fusese pricinuită de anti-materie sau de o gaură neagră venită din spaţiu.

În ambele cazuri, au argumentat ei, în urma impactului ar fi trebuit să rezulte un crater care, de altfel, nu există la locul impactului.

Felix ZiegeL, profesorul de aerodinamică la Institutul de Aviaţie din Moscova, şi geofizicianul A.V. Zolotov au examinat probele de la faţa locului şi au descoperit că aria distrusă nu avea o formă ovală, aşa cum s-a crezut, ci aproximativ triunghiulară.

Lui Zolotov i s-a părut plauzibilă ipoteza potrivit căreia materialul exploziv fusese depozitat înainte de a fi detonat într-un container confecţionat dintr-un material rezistent la explozii.

Profesorul Ziegel a analizat declaraţiile martorilor oculari, insistând asupra relatărilor acestora privind apariţia unei forme cilindrice, coada de foc din partea inferioară a acesteia şi traiectoria zborului.

Concluzia sa a fost că obiectul efectua manevre pe cer, schimbându-şi direcţia cu un arc de 375 de mile înainte de explozie. Mostrele de sol de la locul exploziei au relevat prezenţa unor globule sferice, de mici dimensiuni, din silicat şi magnetită.

Unii experţi sunt de părere că explozia s-a datorat unei nave extraterestre cu propulsie nucleară ce s-a supraîncălzit în atmosfera Pământului, determinând instabilitatea combustibilului nuclear şi producând o explozie echivalentă cu detonarea unei încărcături de 40 de megatone.

Reexaminarea declaraţiilor martorilor a scos la iveală

un fapt cel puțin ciudat, acela al prezenței în zona exploziei, în cursul aceleiași zile, a unui al doilea obiect, ipozeza fiind că acesta ar fi putut să îl caute pe cel ce explodase.

Cercetătorii ruși susțin că timp de decenii în zonă nu a fost semnalată prezența OZN-urilor. Când acestea au fost reperate, dimensiunile lor erau reduse și păreau a fi deosebit de manevrabile.

Partizanii acestei ipoteze au o mulțime de dovezi: potrivit declarației martorilor, obiectul și-a schimbat direcția de deplasare; numai un vehicul pilotat ar fi putut face acest lucru; câmpul magnetic al Pământului este distorsionat datorită exploziilor atomice; deflagrația siberiană a avut efecte similare; nu există dovezi potrivit cărora ar fi existat contact direct între acel „ceva" și sol; oamenii de știință au calculat că explozia a avut loc la o înălțime de 7.000 de metri; distrugerile întâlnite la fața locului sunt similare celor produse în cazul detonării bombelor atomice; pe pielea animalelor rămase în viață s-au descoperit bășici similare arsurilor provocate de radiații, pe pielea vitelor din regiunea New Mexico, după ce au atinse de particule atomice radioactive provenite de la primul test nuclear; au fost descoperite mutații genetice ale plantelor, similare cu cele din Japonia după exploziile atomice din 1945; au fost descoperite trinite, globule mici, verzui, produse de deflagrația nucleară; martorii au relatat apariția unui obiect de dimensiuni considerabile, strălucitor, de o formă cilindrică, ce se deplasa cu viteză pe cer, făcând un zgomot puternic și lăsând o coadă de vapori, chiar înainte de producerea exploziei.

Oa altă ipoteză a fost emisă de Ghiorghi Petrov și Vladimir Stulov, doctori în științe fizico-matematice. Ei

susţin ipoteza ciocnirii Pământului cu nucleul unei comete. Corpul ceresc căzut în taiga- susţin ei nu trebuie încadrat în aceeaşi categorie cu meteoriţii de fier sau de piatră care cad uneori pe Pământ.

Ei îşi susţin afirmaţia prin faptul că, în locul de cădere al presupusului corp ceresc, nu se observă nici un fel de crater, fenomen ce se formează obligatoriu la căderea pe Terra a unui meteorit cu mare forţă cinetică.

Cei doi savanţi aduc un argument destul de convingător: explozia corpului ceresc în atmosferă şi lovirea taigalei pe o mare suprafaţă de unda de şoc.

Potrivit acestei ipoteze, cei doi savanţi ruşi descriu fenomenul din 1908 în felul următor: în ziua de 30 iunie, o sferă afânată de zăpadă cu o rază de aproximativ 300 de metri şi o densitate mai mică de 0,01 grame pe metru cub, a pătruns cu mare viteză în straturile dense ale atmosferei, sub un anumit unghi faţă de linia orizontului. Până la altitudinea de 40-60 de km, acest uriaş „bulgăre" a evoluat ca un tot întreg, cu toate că o evaporare intensă începuse deja din partea sa frontală. Procesul de evaporare s-a intensificat brusc prin frecare cu straturile de aer, iar norul de gaze, format sub acţiunea presiunii, a crescut în volum, frânându-i înaintarea sepre Terra.

Unda de şoc frontală s-a desprins de aceasta, atrăgând după sine aerul încins din jur. La altitudinea de 10 km, întregul bulgăre s-a gazeificat, pierzându-şi astfel forţa cinetică şi difuzându-se în atmosfera înconjurătoare a taigalei.

Acest bulgăre poros de zăpadă susţin cei doi savanţi ruşi ar fi nucleul unei comete. Petrov şi Stulov afirmă, în

încheiere, că actualele teorii despre nucleele cometelor nu contrazic ipoteza lor.

O legătură posibilă între mingea de foc și fenomenul OZN se poate deduce cu ușurință. Dacă ființe inteligente sunt responsabile de prezența farfuriilor zburătoare pe cerul planetei, este foarte posibil ca acesta să fie responsabile și de explozia din Taiga.

Așa cum spuneam și la început, evenimentul *Tungus** rămâne unul dintre cele mai mari mistere ale secolului XX.

* O teorie interesantă despre fenomenul Tungus a propus cercetătorul român Ștefan Zgandăr

INVAZII MARȚIENE

Unul dintre primele curente populare în cercetarea fenomenului OZN este acela că guvernele simt nevoia să suprime datele pe care le dețin despre extratereștri, deoarece dezvăluirea acestora ar cauza o panică generală în rândul populației. Această credință își are rădăcina sau cel puțin citează în mod obișnuit în sprijinul lor, panica din 1938, în urma difuzării, în regia lui Orson Wells, a adaptării operei lui H.G. Wells, „Războiul Lumilor", pe postul de radio CBS.

Se cunoaște că atunci când Orson Wells a ales ca teren de aterizare pentru invadatori periferia New-York-ului și a anunțat că „marțienii" se îndreaptă spre oraș, panica a fost extremă; multe stații radio și ziare au primit telefoane de la ascultători isterici, înspăimântați; zeci de mii de persoane, se spunea, au încercat să părăsească orașul și zonele înconjurătoare la volanul automobilelor, rezultatul fiind blocarea drumurilor. S-a vorbit despre oamenii înarmați cu puști, îngroziți, care patrulau pe străzi gata să tragă în oricine sau orice mișcă . Povești de acest fel au fost reluate zile la rînd în ziarele de scandal, Relatări de acest gen au fost preluate și în ziarele serioase, scrise de profesioniști. Această transmisie a fost citată de mulți

drept un exemplu de iresponsabilitate în realizarea unui program radio.

Articolele ziarelor vremii susțin noțiunea de panică. Titlurile de genul „Este un masacru!" încadrau articole descriind panica și isteria ce cuprinsese populația. Telegramele agenției *Associated press* scriau „femei plângând isteric" și „oameni" adunați în grupuri, care se rugau. Mai târziu, maiorul Donald Keyhoe, în cartea sa „*Extratereștrii din spațiul cosmic*", relata faptul că „zeci de mii de locuitori și-au părăsit casele, pornind într-un exod nebunesc în câteva state ale coastei de est. Mulți au fost răniți în accidente auto, alții au murit în urma infarcturilor.

Chiar și Jung în analiza sa asupra fenomenului OZN, „*Farfuriile zburătoare un mit modern al lucrurilor văzute pe cer*", descria „marea panică din New Jersey, cu puțin timp înaintea celui de-al doilea război mondial, când o piesă de teatru radiodifuzată a cauzat o uriașă învălmășeală soldată cu numeroase accidente auto".

Dar a avut loc, într-adevrâăr, această panică? Anumiți investigatori care s-au aplecat cu multă atenție asupra evenimentelor de atunci, înclină să creadă că lucrurile au fost mult exagerate.

O experiență similară de anvergură a fost încercată, din nou, la 22 iunie 1971.Scopul era de a testa credulitatea populației și comportarea diferitelor categorii de indivizi, în fața unui asemenea eveniment. De această dată, experimentul a fost realizat de televiziunea elvețiană, în cadrul emisiunii „Corespondențe".

Christian Leirdet, realizatorul emisiunii, a simulat

aterizarea unui OZN în câmpia Genevei. Marți, 22 iunie 1971, orele 20:10, un comunicat al televiziunii anunța că un obiect straniu este semnalat lângă Geneva. La ora 20:30 se anunță că postul de televiziune a trimis un car de reportaj la fața locului și că acestea va transmite, în scurt timp, primele imagini.

Se intră în direct, dar transmisia este perturbată de un puternic câmp electromagnetic. În așteptarea clarificării, telespectatorilor le sunt prezentate documentare legate de OZN: fotografii, interviuri, și se face prezentarea Grupului de Studiu al Fenomenelor Spațiale (GEPS).

Numeroși curioși aleargă la fața locului. Un cronicar politic anunță că membrii Consiliului Federal sunt în ședință la Berna pentru a decide măsurile ce se impun de urgență.

În același timp, un pompier echipat într-un costum de protecție, face înconjurul obiectului care avea un diametru de 4 metri și fumega. La un moment dat se ridică o cupolă și din OZN apare o ființă având un cap de forma unui bec electric.

Aceasta dispare spre public. Numai martorii oculari, și nici aceștia toți, își dau seama de păcăleală. Majoritatea spectatorilor direcți, telespectatorilor și radioascultătorilor au crezut în evenimentele ce se derulau pe ecran; în afara câtorva telefoane la poliție nu au fost alte urmări, excepție făcând zvonul aterizării marțienilor, care a persistat câteva zile, dând de lucru sociologilor și psihologilor. Nici pe departe panica ce a dominat, spun unii, în 1938 în Statele Unite.

Un experiment asemănător, dar la scară mai mică, l-au

făcut japonezii, cu o machetă de farfurie zburătoare teleghidată ce a fost dirijată să aterizeze într-o duminică, la o mare expoziție, într-un moment de mare afluență a vizitatorilor.

După aterizare, „OZN-ul" a început să emită diferite sunete, după care s-a adresat în limba japoneză și alte câteva limbi de circulație internațională celor ce au avut curajul să se apropie de locul evenimentului. După câteva minute de staționare, OZN-ul a decolat.

Unul dintre incidentele care a pus specialiștii în mare dificultate se referă la marea pană de curente electric din New York, din 1965. Nici până în ziua de astăzi cauzele nu au fost elucidate, nici măcar în parte. Cert este că incidentul a coincis cu unul dintre cele mai mari valuri de observații OZN din Statele Unite, implicată fiind și zona unde s-a produs evenimentul. Dar, să derulăm faptele.

La 9 noiembrie, sud-estul Canadei și mai multe state din nord-estul Statelor Unite sunt cufundate în această noapte într-o beznă totală, în urma unei pene de curent care se produce începând cu ora 23:28. Aceasta paralizează centrele electrice și uzinele producătoare de căldură de pe mai mult de 200 de mii de kilometri pătrați, afectând mai mult de 309 milioane de persoane.

Presa s-a complăcut să descrie incredibilele perturbări ce au urmat, în orașe ca New York, Boston, Philadelpia, Albany, Rochester, Providence, Ottawa, Toronto etc. metrouri, ascensoare, semne de circulație rutieră și feroviară, radioul și televiziunea, rotativele de ziare, totul încetează să mai funcționeze; la fel reșouri, frigidere,

ceasuri, plămânii de oţel, aparate medicale vitale, instalaţii de filtrare.

O îngrămădeală groaznică s-a instalat pe străzi, agravată de faptul că maşinile rămase în pană, fără combustibil, nu puteau să alimenteze, pompele de distribuţie nemaifuncţionând. Mii de persoane, prizoniere în ascensoarele suspendate la al 30-lea sau 50-lea etaj, alte mii în maşinile lor, 800.000 la New York în staţii şi în metrou, în întuneric.

Avioanele în dificultate deasupra aerodromurilor şi aeroporturilor aflate în beznă, lipsite brusc de balizaj şi de dirijare radar şi radio, morţi în accidente, oameni înspăimântaţi de teama unui atac aerian încep interminabile rugăciuni, furturi, jafuri etc.

La Palatul de Sticlă, de la New York , şedinţa ONU este întreruptă şi peste toate acestea, pe întreaga perioadă a penei de curent, OZN-uri trecând la mare sau mică altitudine, clipind din luminile multicolore de la bord, sfidau întreaga tehnologie a secolului XX, înnebunid de groază locuitorii ce priveau înspăimântaţi evoluţiile aeriene ale acestor obiecte ce încălcau orice legi fizice cunoscute.

Sistemele de securitate ultrasofisticate anunţau avaria, aceasta transmiţându-se în lanţ în tot sistemul. Aparatura de protecţie şi control ar fi trebuit să localizeze în timp util locul defecţiunii.

Comunicatul oficial, punând pana de curent pe seama rupturii unui releu a pus cu totul la îndoială baza tehnică a acestei explicaţii, cu atât mai mult cu cât pana a dispărut fără motiv, la fel cum a şi apărut.

Totul a rămas cufundat în cel mai adânc mister. Pana a

durat exact cât evoluția ciudatelor aeronave venite din adâncurile Universului.

A fost cea mai grandioasă demonstrație făcută de OZN-uri. Și poate nu mulți mai știu că în acea noapte, conform afirmațiilor din cartea *Farfuriile zburătoare o chestiune serioasă* scrisă de celebrul ziarist *Frank Edwards*, au dispărut, pentru totdeauna, un milion de americani!

TEORII ȘI DOCTRINE CIUDATE

În ultimii 60 de ani au fost făcute multe afirmații astonomice bizare de către unii oameni care se considerau ei înșiși „filozofi" sau „reformatori". Aceste „fantezii astronomice" diferă de erorile astronomilor profesioniști prin faptul că erau produse ca teorii sau ipoteze ce ar putea fi eliminate sau modificate prin descoperiri noi.

O altă caracteristică a acestor fantezii este faptul că autorii se adresau, invariabil, publicului larg, în loc să se prezinte forurilor competente să judece o nouă ipoteză, adică oamenilor de știință din domeniul respectiv.

O ultimă caracteristică este lipsa, ușor de recunoscut, a cunoștințelor astronomice (mai ales a celor din domeniul fizicii și matematicii).

TEORIA PĂMÂNTULUI GOL PE DINĂUNTRU

Doctrina pământului gol în interior s-a născut în America, la începutul secolului XIX-lea. Ea fusese inițiată printr-o scrisoare publică de fostul căpitan al armatei americane John Cleves Symnes, care a trimis-o tuturor membrilor Congresului, guvernatorilor celor zece state existente pe atunci, unor societăți savante și unor oameni cunoscuți.

Către lumea întreagă!

Declar că Pământul este gol înăuntru și locuibil în

interior. El conține mai multe sfere solide, concentrice, așezate una lângă alta, și este deschis la pol, între 12 și 16 grade latitudine. Mă angajez să demonstrez realitatea a ceea ce afirm și sunt gata să explorez interiorul Pământului, dacă lumea acceptă să mă ajute spre a întreprinde acest lucru.

SYMNES CLEVES
Fost căpitan de infanterie în Ohio

El susținea că dacă totul în lume era gol pe dinăuntru, oasele firele de păr, tulpinile plantelor, și planetele erau la fel. Imaginea Pământului lui Symnes era cea a unui strat gol în interior, cu o grosime de 1.000 la 1.500 de mile, având două largi deschideri circulare la poli, pe care fostul căpitan le numea „margini" deși circulare și paralele între ele, „marginile" nu erau concentrate pe poli: o dreaptă care unea centrele celor două margini făcea cu axa Pământului un unghi de 12 grade, deoarece polii nu erau în centrele marginilor, granițele lor erau așezate la diferite latitudini, în locuri diferite. Marginea nordică largă de 2.000 de mile, se afla mai sus deasupra Europei, pe arhipeleagul Svalbard. Prin urmare, marginea era, la latitudinea ei cea mai joasă, în Siberia nord-estică, astfel încât o expediție spre interiorul Pământului și-ar fi atins cel mai convenabil țelul deplasându-se mai întâi spre estul Siberiei. Cât despre marginea sudică, aceasta era mai mare, având un diametru de circa 3.000 de mile; una dintre dovezile existenței sale erau tocmai norii lui Magellan. Aceștia erau lumina solară reflectată de gheața marginii văzută de căpitanii care s-au apropiat de ea, de cealaltă parte, fără a ști, desigur, acest lucru.

La scrisoarea de care aminteam mai sus erau anexate două documente: primul era anunțul apariției unei viitoare

cărţi (care nu a apărut niciodată, de altfel), iar cel de-al doilea, un certificat de sănătate psihică!

Symnes a folosit timpul dintre anii 1818 (când expediase scrisorile) şi momentul, când încetează din viaţă, ţinând conferinţe despre teoria sa. Deşi vorbea mai mult despre Pământ şi despre minunile ce s-ar putea găsi în interiorul său, el susţinea că şi celelalte planete trebuie să fie construite după acelaşi plan, deoarece sferele goale, concentrice, ar fi fost forma natural pe care materia o ia de la sine.

Este un fapt istoric că guvernul de atunci al Rusiei, care se gândea la organizarea unei expediţii în Siberia răsăriteană, i-a oferit lui Symnes un post în cadrul viitoarei expediţii. Americanul a murit însă, înainte ca expediţia să fie organizată, şi se pare că planul a fost abandonat şi din alte motive.

În 1870, un alt american, Cyrus Rees Teed, de profesie medic, declară, la rândul său că Pământul este gol înăuntru. Teed era un spirit de mare erudiţie, specializat în studiul literaturii alchimice. După cum declară în 1869, pe când lucra în laborator şi medita la cartea lui Isaia, avusese o iluminate: înţelesese că locuim nu *PE* Pământ, ci *ÎN* interiorul lui. Această viziune dădea credit unor vechi legende, aşa încât nu i-a fost greu să întemeieze o nouă religie numită Koreshism.

„Soarele, Luna, planetele şi stelele nu sunt corpuri mari, precum s-a crezut până acum, ci nişte focalizări ale forţei...", susţinea Teed, care a decedat în 1908, după ce a anunţat că nu-i va intra cadavrul în putrefacţie. După numai două zile, însă, adepţii lui au trebuit să îl îngroape. Această idee a Pământului gol în interior se leagă de o tradiţie ce poate fi regăsită în toate epocile şi pretutindeni.

Documentele originale ale antichităţii, care ar fi putut

să aducă o rază de lumină, s-au pierdut în cea mai mare parte, fie în urma unor catastrofe naturale, fie din cauza ignoranței și stupizeniei oamenilor. Din lunga listă, vai ce lungă! din păcate prea lungă! –, vom aminti doar de incendiera marii biblioteci din Alexandria, distrugerea a aproximativ 200.000 de volume aflate în biblioteca din Pergam (construită în jurul anului 190 î.Ch. și de la al cărei nume deriva temenul de „pergament", sau distrugerea arhivelor aztece de către episcopul de Llanda.

În ciuda vitregiilor vremurilor și a oamenilor, fragmentele ce s-au păstrat până astăzi par a sugera o cu totul altă depănare a firului vieții și al morții, al creației și distrugerii pe planeta noastră.

Majoritatea tradițiilor antice converg spre ideea că prima civilizație a Pământului a început în nordul îndepărtat, strămoșii divini ai omenirii coborând dintr-un lăcaș al luminii și frumuseții aflat dincolo de Polul Nord, numit „Tărâmul Zeilor" sau „Insulele Nepieritoare" sau „Muntele Meru". Chinezii, de exemplu, credeau că împăratul lor își trăgea puterile de la „Zeul Dragon" ce sălășluia în „Celestul Pol Nord"; în *Papirusul lui Ani*, se afirma că „Cei Strălucitori și Cei Sfinți", aflați în spatele lui Osiris, se găseau dincolo de constelația Ursa Mare ce apare pe cerul nordului.

Popoarele din Caucaz credeau să Smiorgh, calul cu 12 picioare al lui Husenk, legendarul constructor al Babilonului, zbura spre Nord peste cerul arctic, spre un continent minunat.

Potrivit unor vechi poeme și legende ale așa-numitului Ev de Aur, în acele vremuri din Groenlanda, Islanda, Nordul Norvegiei, Suedia și coasta arctică a Siberiei, avea o climă subtropicală, și asta cu mult înainte ca Era Glaciară să o transforme în pustiul încheţat de astăzi.

Producerea unei atât de dramatice schimbări ar putea

sugera posibilitatea ivirii unei catastrofe cosmice sau a izbucnirii unui conflict de mari proporţii.

Unii cercetători pretind că acest paradis de dincolo de Cercul Polar ar fi existat cu adevărat şi sunt convinşi că ar fi vorba de Agartha, cetate a unei civilizaţii avansate, amplasată în interiorul Pământului.

Iată un fragment din atât de controversatele „Sante ale lui Dzyan" sau „Cărţi ale lui Dzyan".: „Regii divini au coborât şi i-au învăţat pe oameni ştiinţele şi artele, căci omul nu mai putea trăi în ţinutul său originar, care se transformase într-un tărâm mort şi îngheţat"; tot „Santele lui Dzyan" susţin că Sanat Kumara, logosul din Venus, a coborât pe Pământ împreună cu discipolii săi dintr-o navă spaţială enormă, pentru a-l îndruma pe omul primitiv pe calea civilizaţiei. Iată textul:

„Atunci, cu un urlet atotputernic al coborârii iuţi de la înălţimi de nemăsurat, înconjurat de valuri de foc arzând ce umplea cerul cu flăcări mişcătoare, nava Stăpânilor Flăcării sclipi în tăriile cerului. S-a oprit deasupra Insulei Albe, care se întindea în Marele Gobi".

Marea Insulă Albă, cu oraşul său Shamballah, cel mai sacru centru spiritual al Pământului de acum un milion de ani, a înflorit în mijlocul unor păduri tropicale luxuriante, într-o civilizaţie ce se întindea până în Australia. Vastul lac ce scălda pe vremuri palele munţilor Himalaya a secat, devenind deşertul Gobi de astăzi, pe care chinezii îl numesc, foarte sugestiv, Hanhai (Marea Secată).

Se spune că Shamballah era legată prin tuneluri de sanctuare risipite în întreaga lume.

În 1883, un băiat de 18 ani, Frederik Oliver, aflat pe muntele Shasta din California, a început să noteze o serie de comunicări oculte, primite telepatic de la un adept atlant,

Phylos Tibetanul. Acesta din urmă i-a dezvăluit, printre altele, că într-unul din pereții de stâncă aflați la poalele muntelui, s-ar afla intrarea într-un templu uluitor.

Nu vom aminti decât în treacăt despre indivizii ciudați îmbrăcați în straie de un alb imaculat, cu părul lung, ondulat, având o înfățișare maiestuoasă, care se materializează din când în când în zonă*, sau despre ceremoniile nocturne practicate de aceste ființe, în cursul cărora pe cer își fac apariția lumini strălucitoare.

Unii spiritiști, susțin că acest masiv muntos ar fi frecventat de oameni din rasa Titan Atlan, supraviețuitori ai continentelor pierdute Lemuria și Atlantida, ce locuiesc în lumea subterană din Agartha, cetate din care pornesc mai multe tuneluri spre civilizația aflată la suprafață, unul dintre acestea având ieșirea undeva prin munții californieni.

Tunele**, labirinturi, catacombe misterioase, toate atribuite atlanților, ar exista sub Mongolia, India, Guatemala, America de Sud. Legendele grecești povestesc că după un război interplanetar, supraviețuitorii s-ar fi retras sub pământ.

„Anticii", cum erau denumiți, posedau puteri magice și stăpâneau o tehnologie necunoscută nouă. Faptul interesant este că se susține existența unor tunele construite cu mult înaintea Atlantidei, ce erau luminate cu „lumini reci" care străluceau continuu.

Tot mai des se vorbește de celebrul Avanpost*** al anticilor.

---

* Acești indivizi au susținut chiar și discursuri în fața Adunării Generale a ONU

** Astfel de tunele se găsesc și în spațiul etnic românesc cele mai cunoscute fiind cele din zona cuprinsă între Carpații Orientali, Nistru, Dunăre și litoralul Mării Negre

*** În ultimul timp referiri și informații foarte precise despre Avanpostul Anticilor au fost date în Serialele de televiziune Star Gate SG 1 și Star Gate Atlantis

Această teorie a Pământului gol în interior, a supraviețuit atât lui Symnes, cât și lui Teed, fiind alimentată de un roman, *„Rasa care ne va înlocui"*, al scriitorului englez Bulwer-Lytton, în care era vorba despre oameni ale căror puteri psihice erau mult mai mari decât ale noastre.

Ei dobândiseră puteri asupra lor înșiși și asupra lucrurilor, fapt ce-i făceau egalii zeilor. Locuiau în caverne, în interiorul Pământului, dar aveau să iasă de acolo în foarte scurt timp, ca să domine Pământul. Acesta este, pe scurt, conținutul cărții care va sta la baza întemeierii unei comunități secrete numită „Societatea Vrilului" sau „Loja Luminoasă". Cu această grupare a avut contacte strînse și Adolf Hitler.

„Vrilul" este energia uriașă in care noi folosim doar o infirmă parte. Cel ce stăpânește „vrilul", devine stăpân peste sine, peste alții și peste întreaga lume. Trebuie amintit că ideea de „Vril" își are obârșii franceze, apărând pentru prima oară în opera literară a consulului francez la Calcutta, scriitorul Jacollio.

Welteislehre (Doctrina glaciației universale) este o teorie care a dominat Germania în anii premergători și în cursul dominației naziste. Era o explicare a cosmosului ce venea în contradicție cu astronomia și matematicile „consacrate", dar care justifica vechi mituri.

Hans Horbinger, inițiatorul acestei doctrine, născut în 1860 în Tirol, avea atunci 65 de ani, și credea că „întrebarea inițială a oricărei activități științifice este de a ști cine vrea să fie". În concepția lui Horbinger, singurul care poate pretinde ceva de la știință este profetul, căci el este ridicat la un nivel superior de conștiință în virtutea iluminării.

Pentru a vedea rădăcinile acestei doctrine, va trebui să ne întoarcem la începutul srcolului, mai exact în 1913, când, un anume Philipp Fauth a publicat o carte ce nu a putut fi

trecută cu vederea: format mare, în 772 de pagini tipărite pe două coloane și 212 ilustrații, majoritatea diagrame cu aspect tehnic.

Cartea purta titlul „Horbingers Glacial Kosmogonie" (*Cosmogonia glacială a lui Horbinger*) și avea un subtitlu care se traducea prin ..o nouă cosmogonie a Universului și a sistemului solar", și se baza pe concepția unei lupte continue dintre neptunismul cosmic și plutonismul universal echivalent.

Ea fusese "elaborată" prin considerarea ultimelor rezultate ale tuturor științelor exacte și era sprijinită de cunoaștere și experiențe personale. Chiar dacă pe coperta cărții apărea numele lui Fauth, astronom amator al cărui cercetări asupra Lunii i-au creat o oarecare notorietate, conținutul, cea mai mare parte a lui, era scris de Horbinger însuși.

Cartea apăruse cu un an înaintea izbucnirii primului război mondial. Unele reviste de specialitate au publicat scurte recenzii despre ea, spunând, în esență, că ideile prezentate de autori sunt atât de noi încât o examinare critică a lor ar necesita un timp mai îndelungat.

După război, Horbinger afirma că ar fi avut prima inspirație într-o seară târzie din septembrie 1894. El era pe atunci un tânăr inginer specializat în mașini folosite în minele de cărbuni și minereuri. După terminara lucrului, privea deseori cerul, în special Luna, cu ajutorul unui telescop portativ. Observând munții selenari, care apar atât de albi pe fondul șesurilor întunecate ale„mărilor" i-a venit ideea că munții lunari albi ar fi formați din gheață.

„Recunoașterea" formațiunilor suprafeței lunare prin îngrămădiri de ghețari a fost prima sa intuiție, ca să-i folosim propriile cuvinte. o a doua intuiție a avut-o în vis, după câteva

săptămâni: el s-a visat în spaţiu, privind spre Luna care era suspendată de un fir argintiu, oscilând cu un pendul uriaş. Firul argintiu se alungea şi oscilaţiile deveneau tot mai largi. „Când m-am trezit scria el mai departe mi-am dat seama că Newton greşise şi că gravitaţia solară înceta să existe la o distaţă de trei ori mai mare ca cea până la Neptun.

Această afirmaţie este tipică pentru Horbinger, care niciodată, nici măcar o singură clipă, nu s-a îndoit de valabilitatea ideilor sale. Când cineva îi arăta că vreuna din aserţiunile sale nu era corectă din punct de vedere matematic, el avea un răspuns standard: „Voi aveţi încredere în ecuaţii şi nu în mine! Cât timp vă mai trebuie să înţelegeţi că matematica este o minciună fără valoare?"

Între 1894 şi 1912 a existat o vie corespondenţă între Horbinger şi Fauth, iar când cartea a fost gata, el a putut să spună, cu modestie, că teoria sa este singura care explică toate fenomenele naturale, întreaga astronomie şi geologie, cosmogonie şi meteorologie. Doctrina sa se baza pe ideea luptei perpetue dintre ghiaţă şi foc dintre forţa de atracţie şi forţa de respingere; acest război etern, care este legea tuturor planetelor, guvernează şi Pământul şi materia vie, şi determină istoria umană; această teorie schimbă complet tot ceea ce se cunoştea în general despre istoria civilizaţiilor, despre apariţia şi evoluţia omului şi a societăţiklor.

Pentru Horbinger, totul este o serie de ascensiuni şi de căderi. Oameni-zei, uriaşi, civilizaţii fabuloase, ne-ar fi precedat cu sute de mii de ani chiar milioane de ani în urmă, şi noi, poate, o să devenim exact ceea ce erau strămoşii noştri, de-a lungul unei istorii care, pe Pământ, ca şi în Cosmos, se derulează în cicluri. Destinul oamenilor este strâns legat de destinul astrelor, ceea ce se petrece în Cosmos petrecându-se pe Pământ.

Iată cum explică Horbinger această teorie:

Cu milioane de ani în urmă, în constelația Columna, așa cum o vedem din poziția noastră actuală în spațiu, exista o enormă stea roșie, stea-mamă. Diametrul ei era de ordinul a 350 milioane de mile, iar densitatea sa era egală cu 10, astfel încât masa stelei-mamă era de cel puțin 300 de milioane de ori mai mare decât masa soarelui nostru.

O enormă stea moartă, formată din apă înghețată, se apropia încet de ea. Aceasta avea dimensiuni mai „reduse", fiind, pentru a vă face o idee, de 40.000 de ori mai masivă decât Soarele nostru și a lovit steaua-mamă într-o cădere verticală. Frecându-se de materia stelei-mamă, și-a redus viteza, cufundându-se spre centrul ei, până a ajuns la straturi având aceeași densitate cu cea proprie. Atunci, corpul înghețat s-a transformat într-o bombă cu aburi, datorită căldurii stelei-mamă.

Nu s-a întâmplat totuși nimic, atâta timp cât greutatea straturilor exteriore a putut să contrabalanseze forța explozivă. Apoi s-a produs un eveniment declanșator, posibil o nouă ciocnire cu o altă stea. Corpul din interior a explodat cu o mare violență și o foarte mare cantitate de materie primă a fost aruncată spre exterior.

S-a întâmplat ca explozia să se îndrepte în direcția constelației Lyra, materia emanată pornind în această direcție cu o viteză inițială de 2.000 mile/s. A apărut însă brusc atracția gravitațională a stelei-mamă și, curând , masele emise au început să se miște în jurul centrului de greutate comun. Soarele nostru a apărut în apropierea acestui centru, fiind însoțit de cel puțin 18 planete.

Deoarece întregul spațiu era umplut cu urme de hidrogen gazos (Horbinger se gândea la urme mult mai masive decât acelea la care se referă astronomii astăzi), nici o orbită nu

putea fi cu adevărat stabilă. Hidrogenul a încetinit mişcarea întregului sistem solar şi a făcut ca orbitele planetelor să se micşoreze. Deoarece planele orbitelor planetare erau aproape perpendiculare pe direcţia mişcării Soarelui în spaţiu, ne putem închipui că fiecare planetă se mişcă în jurul suprafeţei unui foarte lung con ascuţit.

Nu după mult timp, cele şase planete mici care se mişcau cândva în jurul orbitei lui Mercur (pe când această orbită era mult mai mare) au fost închiţite de Soare, reîmprospătând energia solară.

Materia emisă în afara sistemului solar, aşa cum îl cunoaştem a mai format câteva planete suplimentare. Din corpul-mamă s-a rupt mai multă materie decă a fost necesară pentru formarea Soarelui şi a planetelor. Cea mai mare parte a acestor planete erau gazoase formate din oxigenul liber şi în decursul milioanelor de ani, acest oxigen s-a combinat cu hidrogenul din spaţiu, pentru a forma din nou apă sau, deoarece spaţiul este rece, gheaţă.

Astronomii şi-au format o părere greşită asupra naturii Căii Lactee, din cauză că un număr de stele reale sunt aşezate astfel încât strălucesc prin inelul de gheaţă. Mai mult decât atât, o marte din materia emisă a format sori, asemănători cu al nostru, dar mai mici, care se găsesc şi ei în inelul de gheaţă sau dincolo de acest inel.

Aşadar, inelul de gheaţă plus câteva duzini de sori mai mici, formează, de fapt, o parte a sistemului nostru Solar, dar nu în acelaşi înţeles în care, de exemplu, Uranus, este o parte a sistemului. Uranus, se află în câmpul gravitaţional al soarelui şi, deci, pe o orbită circumpolară.

Inelul este mult mai departe decât triplul distanţei până la Neptun, de aceea el nu este influenţat de gravitaţia solară.

El se deplasează împreună cu sistemul solar, având aceeași origine , și este încetinit defel de hidrogenul din spațiu.

Însă blocuri de gheață se desprind din inel din diferite motive și pot ajunge în câmpul gravitațional al soarelui. Căderea în Soare a unui asemenea bloc produce o pată solară. Gheața se evaporă însă și vaporii de apă sunt expulzați din pălnia petei solare. Vaporii îngheață apoi, formând gheața fină care se depărtează de Soare, explicând srălucirea lui Mercur și Venus, care sunt acoperite cu „gheață fină".

Pământul este prea departe de Soare ca să primească mai multă „gheață fină". Când ajunge totuși în apropiera Pământului, atunci formează norii Cirrus care se văd pe cer. Planetele exterioare nu mai primesc, de fapt „ gheață fină", dar ele interceptează mai multe blocuri de gheață din partea inelului, căpătând din această cauză dimensiuni enorme.

Pământul constituie, în două privințe, un caz deosebit. El nu poate primi multă „gheață fină" și nu interceptează decât rareori blocurile de gheață. Dacă se întâmplă aceasta, atunci avem furtuni cu grindină ce se propagă rectiliniu pe distanțe de multe mile.

Dar Pământul este deosebit și prin faptul că este supus unui proces de creștere. Au existat cinci planete mici dincolo de orbita Pământului, care au fost capturate toate de Pământ, una câte una, când orbita acestuia s-a micșorat. Fiecare din aceste Luni a fost sfărâmată prin forța gravitațională a Pământului și bucățile de Pământ au format principalele sale structuri geologice.

Luna a fost singura planetă independentă capturată acum 12.000 de ani. Procesul captării a fost însoțit de un flux enorm, care a scufundat Atlantida; amintirea acestui potop a fost păstrată în numeroase legende, iar spargerea satelitului care a precedat apariția Lunii (pe care Horbinger o numește Luna

Terţiară) s-a păstrat şi ea în amintirea oamenilor, ducând la legende despre bătăliile zeilor din cer şi despre Gotterdammerung (Amurgul Zeilor).

Dacă mai adăugăm, la toate acestea, că meteoriţii nu sunt ceea ce cred astronomii, ci blocuri de gheaţă trecând pe lângă Pământ şi strălucind în lumina Soarelui, vom avea o „explicaţie" a absolut oricărui fenomen, o „imagine gigantică, monolitică şi de sine stătătoare asupra lumii", o imagine „horbingeriană", am adăuga noi.

După primul război mondial, Horbinger a aşteptat plin de speranţe, timp de câţiva ani, gloria care trebuia să-i vină. Văzând că aceasta întârzie, a început să facă şi alte demersuri.

Editura Voigtlander din. Leipzig a sesizat o mină de aur potenţială şi a publicat zeci de broşuri, precum şi şapte volume legate, scrise într-un stil popular, reeditând lucrarea originală, ca şi o revistă lunară cu titlul „Cheia evenimentelor mondiale".

Între timp, termenul greco-roman de „Glacial-Kosmogonie" a fost înlocuit cu germanul „Welteislehre", abreviat oficial în Wel, biroul lui Horbinger devenind „Biroul Wel".

Au fost organizate mitinguri şi conferinţe publice în care Horbinger declara deschis că, deoarece oamenii de ştiinţă profesionişti îi respingeau, din invidie, teoria, acceptarea acesteia de către universităţi trebuia să se producă sub presiunea opiniei publice.

Aceasta a existat, desigur. Datorită agresivităţii adepţilor, care nu ezitau sa acopere zidurile cu afişe, să distribuie manifeste, să producă dezordine în timpul conferinţelor şi adunărilor astronomilor sau chiar să molesteze profesori şi, în general, persoane ce nu împărtăşeau doctrina lui Horbinger (manifestări asemănătoare celor ale trupelor SS), în foarte

scurt timp s-a ajuns până acolo încât nimeni nu-şi mai putea găsi un loc de muncă până când respectivul sau respectiva persoană nu semna o declaraţie care cuprindea următoarea frază: „Jur să am încredere în teoria gheţurilor veşnice."

Iar directorul Observatorului din Treptow, de lângă Berlin o instituţie de popularizare de tipul Observatorului Grifith din Los Angeles sau a Observatorului Amiral Ursu din Bucureşti , declara că îşi pierde mai mult de jumătate din timpul liber răspunzând la scrisorile ce se refereau la aceste probleme.

Prin 1930, „carnavalul", cum numeau această mişcare „oamenii de ştiinţă reacţionari", a devenit echivalentul unui partid politic şi au început flirturi discrete cu partidul naţional-socialist al lui Adolf Hitler, aflat în ascensiune.

Agitatorii WEL-ului au început să vorbească despre nazişti ca despre „mişcarea lor" şi au pornit să folosească terminologia din Edda (vechi legende germane) pentru fenomenele astronomice. Un bloc de gheaţă nu se mai numea, ca până atunci, „gheaţa brută" (roheis), ci a devenit „Eisling", un termen care însemna tot „bloc de gheaţă", dar care avea o nuanţă mitologică şi, desigur, WEL-ul era prezentat ca o „ştiinţă nordică".

Odată cu venirea la putere a lui Hitler, mai toţi discipolii se aşteptau ca opiniile lor să fie proclamate „ştiinţa oficială" a celui de-al III-lea Reich.

După producerea acestui eveniment, savanţii, oamenii de ştiinţă care la început protestau publicând articole şi scrisori în care demonstrau imposibilitatea sistemului lui Horbinger, s-au raliat la doctrina gheţurilor veşnice. Printre aceşti savanţi amintim doar numele lui Lenard, care, împreună cu Roentgen, descoperise razele X, fizicianul

Hermann von Oberth, şi Stark, ale cărui cercetări în spectroscopie erau cunoscute în întreaga lume.

Hitler şi Horbinger, cei „doi mari austrieci" s-au întâlnit de mai multe ori. Al doilea i-a întărit credinţa primului, cum că poporul german, în mesianismul său, era otrăvit de ştiinţa occidentală.

Psihanaliza, serologia, relativitatea, erau nişte maşini de război îndreptate împotriva spiritului german; iar doctrina gheţurilor veşnice ar fi furnizat contra-arma necesară. Astfel că, în scurt timp, teoreticienii naţional-socialismului şi cei ai gheţurilor veşnice, s-au reunit în conferinţe: Rosenberg şi Horbinger, înconjuraţi de cei mai fideli discipoli.

Doctrina glaciaţiei universale, tocmai aceasta avea să se dovedească inspiratoarea multor greşeli ale conducerii naziste, ale lui Hitler însuşi şi putem afirma că o parte însemnată a sacrificiilor materiale şi umane produse îndeobşte pe frontul de est, îi aparţine în totalitate. Dar despre acest aspect, poate cu altă ocazie.

Chiar dacă, oficial, aceasta viziune asupra universului a sucombat odată cu cel de-al III-lea Reich, adepţii lui Horbinger editează şi azi lucrări care îl preamăresc pe acest „Copernic al secolului nostru".

Astfel, în 1952, un scriitor german, Elmar Brugg, scria: „Teoria gheţurilor veşnice nu e numai o operă ştiinţifică impresionantă. Este o dezvăluire a legăturilor eterne şi incoruptibile dintre Cosmos şi toate evenimentele de pe Pământ. Ea leagă cataclisme atribuite climei, de evenimente cosmice: bolile, decesele, crimele, şi deschide astfel o serie de porţi cu totul noi cunoaşterii mersului omenirii. Iar tăcerea ştiinţei clasice faţă de ea nu se explică decât prin conspiraţia mediocrilor".

În ianuarie 1958, inginerul suedez Robert Engstoem adresa un memoriu Academiei de științe a Statelor Unite pentru a pune în gardă oamenii de știință împotriva experimentelor astronomice: „înainte de a purcede la astfel de experiențe, s-ar cuveni studiată într-un mod nou mecanica celestă. (...) Explozia unei bombe H pe Lună ar putea declanșa un potop înfricoșător pe Pământ."

În 1953, americanul Martin Gardner estima la mai mult de un milion numărul adepților teoriei horbingeriene în Germania, Anglia și Statele Unite.

Și nebunia continua și astăzi...

Extinzând, prin deducții logice și constatări interesante, uimitoarea capacitate a materiei planetare de a se auto-organiza în mod continuu în sensul susținerii și al stimulării procesului evolutiv spre trepte superioare un grup de oameni de știință contemporani a lansat așa-numita „Ipoteză Gaia".

Această nouă abordare se bazează, în fapt, pe un principiu cu adevărat provocator: Pământul ar fi o entitate cosmică vie, un „organism" uriaș care și-a constituit singur un mediu natural optim, favorabil biosferei, pentru ca apoi, prin intermediul acestei biosfere, să-și regleze diferitele sale manifestări, după o „concepție" proprie!

Fără îndoială, o astfel de enunțare apare ca fiind contrară principiilor devenite clasice, oamenii de știință, cei care reprezintă „poziția oficială" actuală, blamând vehement gândirea nonconformista.

Dar „Ipoteza Gaia" a împlinit patruzeci de ani de „existență științifică", timp în care numărul susținătorilor săi docți, a crescut în mod continuu... Dezbaterile care au avut loc în martie 1988, în localitatea americană San Diego, au reunit un grup suficient de mare de specialiști recunoscuți din domeniile geologiei, biologiei și climatologiei invitați

de un organism cu prestanţă în lumea ştiinţei, *„American Geophysical Union"*.

Autorul ideii că „pământul este viu" cercetătorul englez James Lovelock a fost susţinut din ce în ce mai frecvent, începând din anul 1969, de către reputatul biolog american Lynn Margulis (Universitatea în Boston) şi de către un grup crescând de partizani entuziaşti, atraşi de interesantele „coincidenţe" fenomenologice evidenţiate de cei doi promotori.

Confruntarea de la San Diego a fost însă suficient de dură; profesorul William Howard (Universitatea Harvard) nu a ezitat să proclame anatema: „Este cu totul, ridicol să gândeşti că biosfera redusă a globului nostru ar putea comanda fenomenele terestre..."

Dar, pentru a surprinde importanţa şi frumuseţea dezbaterilor ştiinţifice, care conduc treptat spre aflarea adevărului, iată câteva exemplificări ale argumentaţiilor de specialitate, ce caracterizează inevitabila confruntare.

Se ştie că după formarea planetei noastre, atmosfera sa iniţială avea o compoziţie mult diferită de cea actuală, în care la fel ca şi la planetele apropiate, Venus şi Marte preponderent era bioxidul de carbon.

Odată însă cu apariţia vegetaţiei marine şi apoi a celei de pe uscat în urmă cu circa două miliarde de ani, atmosfera s-a îmbogăţit treptat în oxigen. Deci, biosfera ar fi fost cauza şi motorul acestei transformări esenţiale.

Ba chiar mai mult decât atât, conform enunţurilor lui James Lovelock, biosfera ar controla şi regla permanent procentul de bioxid de carbon din atmosferă pentru a-l utiliza ca pe un fel de „termostat planetar", dată fiind proprietatea gazului respectiv de a menţine un „efect de seră" reţinând căldura solară şi împiedicând pierderea ei în spaţiu.

Cercetătorul englez susține că o anumită stabilitate a temperaturii atmosferice în decursul epocilor geologice s-ar fi datorat tocmai acestui reglaj efectuat de biosferă, prin procese metabolice specifice. De altfel, cercetări moderne au constatat că însăși forma norilor masivi de ploaie s-ar datora, în mare măsură, prezenței biosferei; în acest sens, prof. Walter Shearer (de la Universitatea din Tokyo) menționa faptul ca „bacteriile sunt agenți de nucleație de mii de ori mai eficace decât particulele de praf."

Adversarii „ipotezei Gaia" nu contestă un anumit raport al proceselor biotice în influențarea diferitelor bilanțuri termice, chimice sau fizice care se stabilesc, continuu, la scară terestră.

Geofizicienii consideră însă ca variațiile procentului de bioxid de carbon (CO_2) s-ar datora, de fapt, unui ciclu fizico-chimic pur, finalizat de tectonica plăcilor din scoarța terestră, metabolismele biotice intervenind doar cu o parte infimă.

Se știe că picăturile apei de ploaie, antrenând bioxidul de carbon în aer, îl dizolvă formând o concentrație slabă de acid carbonic. Pătrunzând în sol, apa acidulată dizolvă, la rândul ei, rocile constituite din silicat de calciu, pe care îl transformă în bicarbonat de calciu, care este dus apoi de ape până la depozitele de sedimentare care se formează în ape și oceane. Deplasările tectonice ale plăcilor din crusta terestră fac ca straturile de sedimente oceanice să alunece treptat sub plăcile continentale.

Acolo, la presiuni și temperaturi ridicate, se eliberează din nou bioxidul de carbon, care este readus în atmosferă prin emanațiile vulcanice și prin apele minerale. În ceea ce privește „mecanismul de reglaj cantitativ" al CO_2 din atmosferă, aceasta s-ar putea realiza tot printr-un reglaj fizico-chimic

Astfel, când temperatura atmosferei este în scădere, se restrânge şi regimul pluviometric şi, deci, din aer este preluată o cantitate mai mică de bioxid de carbon, în intervalul de timp ce urmează, procentul de CO2 atmosferic va începe să crească datorită emanaţiilor vulcanice continue. Drept urmare, prin efectul de seră specific, se produce o creştere treptată a temperaturii aerului, până la limita în care „autoreglajul climatologic" intervine în sens invers, prin mărirea regimului pluviometric.

Susţinătorii „ipotezei Gaia" consideră însă că procentul de bioxid de carbon din atmosferă este reglat nu de procesul fizico-chimic, enunţat mai sus, ci de metabolismul planctonului marin, care vieţuieşte în apele ce acoperă aproape trei sferturi din suprafaţa Terrei şi al micro-organismelor aflate în sol.

Se ştie că planctonul vegetal îşi asigură dezvoltarea consumând imense cantităţi de CO2 prin procesul de fotosinteză. Dacă temperatura mediului ambiant creşte, dezvoltarea acestor forme vii se accentuează şi, astfel, absorbţia de bioxid de carbon creşte şi ea, reducând concentraţia de CO2 în atmosferă.

Urmează astfel o diminuare a efectului de seră şi, respectiv, a temperaturii aerului, până la limita la care se amorsează procesul invers. La rândul lor, bacteriile din sol produc importante degajări de CO2, James Lovelock arată că în zonele cu sol „activ", nivelul de CO2 din aer este de 20 până la 40 de ori mai mare decât în zonele în care rocile nu sunt acoperite de sol afânat.

Mergând pe linia ideilor cercetătorului englez, s-ar putea deduce însă că la o variaţie mai brutală a temperaturii atmosferice, cauzată, de exemplu, de o reducere a energiei radiate de soare, planctonul şi microorganismele din sol „s-ar

forța" în mod colectiv să mențină mai mult bioxid de carbon în sfera aeriană, pentru a menține căldura Pământului. Întrebarea este dacă aceste viețuitoare ar fi capabile, într-adevăr, de acest „efort comun", de ce nu l-au făcut oare în lungile perioade glaciare?

În această dispută pro și contra „ipotezei Gaia" este totuși de remarcat un fapt extrem de interesant: în manifestările planetei Pământ se constată existența unor „mecanisme de reglare" a diferiților parametri specifici, atunci când sunt atinse limite-plafon. Fie ca intervin diferitele procese fizico-chimice ale materiei inerte, fie că acestea sunt produse de materia vie ce constituie biosfera, important este faptul că „autoreglajul" există și se manifestă în mod continuu.

Și acum o altă teorie cel puțin ciudată...

În aprilie 1942, o expediție științifică având aprobarea șefilor naziști, părăsea în mare taină Germania. ținta lor era o insulă mică din Marea Baltică, Ruegen. Membrii expediției, în mare parte crema specialiștilor în sisteme radar, erau conduși de doctorul Heinz Fischer, cunoscut pentru cercetările sale în domeniul razelor infraroșii. Erau dotați cu cele mai perfecționate ale vremii (Freya, Wurburg, Wasserman, etc). De acum ajung pe insulă, Fisher dă dispoziție ca echipamentul radar să fie montat și ațintit spre cer într-un unghi de 45 de grade, într-o zonă în care nu era nimic de detectat.

Spre marea surpriză și uimire a tehnicienilor, li se spune că Fuhrer-ul are motive să creadă că Pământul este concav, iar noi locuim nu la suprafața globului, ci în interior, adevăratul țel al expediției constituindu-l demonstrarea valabilității acestui fapt; prin reflexia undelor radar propagate în linie dreaptă se spera că se vor obține imagini ale unor puncte extrem de îndepărtate din interiorul sferei.

E adevărat că există şi un obiectiv secundar, acela de a obţine prin reflexie imagini ale flotei engleze ancorate la Scapă Flow. Despre această stranie şi nebunească expediţie a relatat Martin Gardner în cartea sa, „în numele ştiinţei", spusele sale fiind întărite de însuşi Heinz Fischer în anii de după război.

Profesorul Gerard S. Kuiper, de la Observatorul de pe Muntele Palomar, scria, în 1946, în revista *„Popular Astronomy"*, o serie de articole dedicate teoriei Pământului concav. Medii importante din marina germană şi din aviaţie credeau în teoria Pământului concav.

Socoteau, mai ales, că ar fi utilă pentru reperarea flotei engleze, căci curbura concavă a Pământului ar permite observaţii la foarte mare distanţă, prin intermediul razelor infraroşii, mai puţin curbate decât razele vizibile."

În introducerea la *„Tke Hollow Earth" (Pământul gol pe dinăuntru)*, dr. Raymond Bernard arată cititorilor săi că va încerca să demonstreze că „Pământul nu este nicidecum o sferă solidă, ci, dimpotrivă, este gol pe dinăuntru... şi comunică prin două deschizături polare cu suprafaţa"..., că „observaţiile şi descoperirile amiralului Richard E. Byrd confirmă justeţea acestor descoperiri revoluţionare", că „Polul Nord şi Polul Sud nu au fost niciodată atinse", pentru simplul motiv că ele „nici nu există...", că „explorarea acestor lumi noi este mai importantă decât explorarea spaţiului cosmic...", că „misterioasele farfurii zburătoare sunt trimise de o civilizaţie avansată ce trăieşte în interiorul Pământului..." etc.

După Bernard , amiralul Byrd a raportat, în timpul războiului, că trecând peste Polul Nord, în 1947, a văzut lacuri, munţi şi păduri. Bernard îl mai citează pe amiral, spunând că a zburat mai degrabă „dincolo" decât „peste"

„Polul Nord". De altfel, el a afirmat întotdeauna că „expediția de la Polul Nord a fost cea mai importantă din istoria lumii".

Deși comentariile lui Byrd au fost publicate în câteva ziare, descoperirea sa, comparabilă în importanță cu cea a lui Columb, n-a dat naștere la alte comentarii. Parcă ostentativ, cercurile științifice au rămas netulburate din 1947 și până în prezent. Cu puțin timp înainte de a trecerea în neființă, Byrd s-a referit din nou la descoperirea sa, vorbind despre „acest continent fermecat", despre „țara veșnicului mister".

Oare a dorit cineva ca o asemenea descoperire să fie ignorată? Poate că rapoartele amiralului Byrd au determinat creșterea numărului de expediții polare din ultimii ani...și nu în ultimul embargoul deplasărilor spre poli...

Dar a zburat, într-adevăr, Byrd „peste" o regiune necunoscută aflată în interiorul concavității polare? Îi este refuzată publicului cunoașterea existenței unei noi întinderi de pământ? Sau aceste declarații, pur și simplu, nu pot fi luate în serios?

„Deși chiar oficialii de la liniile aeriene, când sunt întrebați, răspund că se fac zboruri deasupra Polului Nord scria Ray Palmers, editor al revistei *„Flying Saucer"* acest lucru nu este întru totul adevărat".

Anumite manevre de navigație fac imposibil un zbor în linie dreaptă, dincolo de Pol. În orice sens. Întrebați piloții acestor zboruri polare, argumenta Palmers.

Examinând ruta zborurilor peste regiunea polului Nord, vom constata că, de fapt, se zboară în jurul Polului sau pe lângă el... De ce? Nu cumva, dacă am merge drept spre pol, în loc să aterizeze în partea opusă, avionul ar ajunge în țara de dincolo de pol, centrul marelui necunoscut așa cum a numit-o Byrd?

Locotenent-comandorul David Bunger s-a aflat, în februarie 1947, în fruntea unui important transport al Marinei SUA, când a descoperit „oaza lui Bunger" din Antarctida. Când amiralul Byrd descoperea „ţara de dincolo de pol", Bunger şi echipajul său zburau de la Shackleton Ice Shelf spre Queen Mary Coast, Wilkes Land.

Aici, Bunger a descoperit o serie de lacuri cu apă caldă lucru care l-a verificat aterizând pe suprafaţa unuia din ele mărginite pe două laturi de ziduri de gheaţă şi pe celelalte două, de plante. Originea acestor lacuri este necunoscută, iar mecanismul lor de apariţie, inexplicabil.

În *„Hollow Earth"*, Bernard vorbeşte despre o fotografie publicată în ziarul *„Globe and Mail"* din Toronto, Canada, care reprezintă o vale frumoasă cu coline înverzite. Un aviator pretinde că fotografia a fost făcuta din avionul său, în timp ce zbura „dincolo de Polul Nord".

Ray Palmers, acest entuziast „colecţionar de întâmplări ciudate", a adunat informaţii bizare, şi anume că boul moscat migrează iarna spre nord; că au fost văzuţi urşi îndreptându-se spre regiunile din nord, unde n-ar putea găsi niciun fel de hrană; că, în mod precis, la nord de paralela de 80 de grade au fost văzute vulpi.

Potrivit celor spuse de Palmers, exploratorii sunt de acord că „lângă Polul Nord, un vânt din nord determină încălzirea atmosferei. Trunchiuri de conifere sunt aduse de curent dinspre nord, dintr-o regiune unde se presupune că nu există vegetaţie. Au fost găsiţi fluturi şi albine în nordul îndepărtat, însă niciodată la câteva sute de mile mai la sud..."

„Au fost descoperite varietăţi necunoscute de flori", scrie Palmer. „Păsări asemănătoare becaţelor, dar diferite de orice

specie cunoscută, vin spre nord și se întorc acolo. Există iepuri într-o regiune unde nu crește nici un fel de vegetație, dar unde ea pare adusă de curent dintre nord.

Triburi de eschimoși care au migrat spre nord au lăsat urme evidente din timpul popasurilor temporale, urme ce duc direct spre nord. Eschimoșii din sud vorbesc despre triburi care trăiesc în nordul îndepărtat. Pescărușul, binecunoscut la Point Barrow, migrează în octombrie spre nord.

Doar țara misterioasă a amiralului Byrd poate fi cauza acestor fapte și migrații inexplicabile". Poate că Palmers este prea optimist când e vorba de propriile sale ipoteze...

În 1893, corabia „Glady", comandată de F.B. Hathfield, se afla la 43 de grade sud și 33 de grade vest, când a fost complet înconjurată de iceberguri. La această latitudine, echipajul a observat un iceberg pe care se afla o mare cantitate de nisip și pământ și pe care se putea vedea clar un drum, un loc de refugiu într-un colț adăpostit și corpurile a cinci oameni decedați. Orice încercare de investigație a fost împiedicată de vremea rea.

Același Ray Palmers reamintea că în Antarctida nu există indigeni, deci prezența celor cinci cadavre este greu de explicat...; cercetările au demonstrat că, la vremea aceea, nu se raportase nici un naufragiu în zonă, ceea ce elimină posibilitatea ca cele cinci corpuri să fi aparținut unor marinari. „Să fi venit oare acești oameni din misterioasa țară de dincolo de Polul Sud - descoperită de expediția Byrd? se întreba el. Să fi plecat ei în necunoscut din țara lor caldă" și, rătăcindu-se pe platforma de gheață, să-și fi găsit moartea pe o banchiză desprinsă de țărm?"

Luigi Bianchi, explorator italian al Antarcticii, a spus

că, în timpul unei perioade de 11 luni şi jumătate, cantitatea de precipitaţii n-a fost prea mare şi că, deşi ninge frecvent, nu se aşează niciodată un strat gros de zăpadă.

„În aceste condiţii se întreabă Bianchi din ce s-ar putea forma un iceberg? Totuşi, cel mai mare gheţar din lume este aici atât de mare încât este denumit Marea Barieră de Gheaţă având peste 100 de mile lungime şi 50 de mile lăţime".

Exponenţii teoriei Pământului scobit au ajuns la concluzia că munţii de gheaţă s-au format în altă parte decât în reginile arctice.

Descoperirea de mamuţi congelaţi în Antarctida pune câteva probleme interesante, chiar dacă majoritatea savanţilor nu acceptă ipoteza că giganticele creaturi ar exista încă în interiorul Pământului. De pildă, s-a stabilit că stomacul unui mamut conţinea vegetaţie tropicală nedigerată. Un animal arctic n-ar fi avut în stomac asemenea hrană. E cam greu de acceptat teoria unei glaciaţiuni care să se fi produs atât de rapid încât să-i surprindă pe mamuţi... la masă.

Dacă cineva ar studia subiectul lumii subterane cu oarecare insistenţă, ar descoperi un mare număr de documente care atestă că, de fapt, fiecare cultură are mai multe legende care aduc în discuţie pe anticii locuitori ai „Pământului interior". Acestea îi socotesc pe vizitatorii din subteran drept zeităţi, sau îi respectă pentru înţelepciunea şi tehnologia lor superioară. Eposul indian „Ramayana" îl descrie pe Rama drept un emisar al Agarthei sosit printre băştinaşi la bordul unui vehicul aerian.

„Ramayana" face descrierea unei farfurii zburătoare tot atât de detaliat ca un martor contemporan. O altă figură misterioasă a preistoriei, Quetzalquatl salvatorul mayaşilor

și aztecilor, a călătorit printre indienii din Mexic, Yukatan și Guatemala, într-o navă aeriană; iar mulți scriitori au comparat legenda scandinavă „Ultima Thule", care vorbește despre un paradis îndepărtat de la nord, cu atrăgătoarea țară din interiorul Pământului...

Fără îndoială, se petrec lucruri inexplicabile și *CINEVA*, încă necunoscut, este în spatele acestor fapte. S-ar putea ca pe undeva, poate în adâncurile pământului, să se afle o altă cheie a soluției misterului OZN.

OZN-URILE UCID PRIN PROCURĂ

În Evul Mediu, ecuația de gradul IV fusese declarată de teologi drept o taină inaccesibilă minții omenești. Matematicianul spaniol Paolo Valnes, care reușise să descopere un procedeu simplu de rezolvare a acesteia, a fost imediat închis și ars pe rug pentru vina de a fi încălcat, în acest mod, voința divină.

Exemplele pot continua. Astfel, de pildă, în 1614, un călugăr numit Ceccini, care se făcuse „vestit" denunțându-l pe Galileo Galilei Inchiziției, predica din amvonul catedralei din Florența ideea că matematicile sunt niște forme diavolești care ar trebui izgonite din sânul tuturor națiunilor creștinătății.

În aceeași epocă, numerele negative erau considerate „născociri" sau „numerele satanei". În flăcările rugului Inchiziției vor pieri mulți alți vizionari iluminiști, printre care celebrul Giordano Bruno. El afirmase că trebuie să fi nebun pentru a gândi că în spațiul infinit, în aceste lumi nenumărate și gigantice, din care cea mai mare parte sunt în mod cert mai bune decât a noastră, nu există decât lumea pe care o percepem: „Este un adevăr absurd a crede că nu există alte ființe, alte facultăți de a gândi, alte sensuri decât cele pe care le cunoaștem..."

Marele matematician german Georg Cantor, profesor la Universitatea din Halle, fondatorul teoriei mulțimilor, a introdus în matematică multe concepte și noțiuni noi, care vor revoluționa această știință.

Totul a decurs bine până când a început să aprofundeze noțiunile de infinit și numere transfmite, unde se pare că a făcut niște descoperiri ce puneau sub semnul întrebării tot ceea ce se descoperise în matematică până atunci.

Realizând importanța descoperirilor sale, Cantor începe să le prezinte celorlalți matematicieni ai vremii. Noutatea acestor descoperiri va stârni invidia cercurilor matematicii ale acelui timp, care vor determina un val de persecuții acerbe și de durată, urmărind discreditarea și izolarea savantului.

Ostilitatea întreținută permanent va contribui decisiv la nebu-nia și, ulterior, la moartea lui Cantor. Odată cu dispariția marelui savant s-a pierdut, cel puțin pentru o perioadă de timp, cheia intrării în marele infinit.

Și totuși, o întrebare revine obsedant... Ce taine interzise nouă, muritorilor de rând, descifrase Gerg Cantor, încât să plătească cu viața curajul de a le face cunoscute?

Deși Inchiziția nu mai există de secole, se pare că accesul la cunoașterea unor domenii este aspru sancționată de instanțe pe care le-am putea numi, cu indulgență, stranii. Astfel, relevarea activității OZN a adus, de cele mai multe ori, prejudicii investigatorilor.

Din noianul de întâmplări ciudate, am selecționat numai câteva spre exemplificare.Astfel:

Cunoscutul ziarist și ufolog Frank Edwards, moare subit și misterios în urma unui așa-zis atac de cord, în 1967, imediat după ce a început să scrie niște fraze referitoare la iminența unor dezvăluiri în problema OZN-urilor, care se pare că urmau să aibă repercusiuni importante asupra întregii umanități.

Secretarul US Navy, James Forestall, unul dintre membrii grupului *Majestic-12,* după mai multe crize depresive, se sinucide aruncându-se pe fereastra spitalului în care se afla internat.

Astrofizicianul Morris K. Jessup, care s-a ocupat de studiul OZN-urilor şi de mult-controversatul *Proiect Rainbow* cunoscut şi sub numele de *Experimentul Philadelphia* a fost găsit mort în garaj, în maşina sa, cu toate uşile şi geamurile închise. „Sinucidere!" s-a spus. Printre altele, făcuse multe observaţii cu privire la dispariţia unor... cratere lunare.

Un alt astronom american, H.B. Wilkins, ce studia OZN-urile şi anomaliile legate de *Triunghiul Bermudelor,* a dispărut în mod inexplicabil după ce, în cadrul unei conferinţe, a pus întrebarea: „Cum este posibil ca un uragan să sfideze toate legile fizicii şi să se deplaseze în direcţia opusă vântului?"

Doctorul Glavo Fontez, profesor la şcoala Naţională de Medicină din Rio de Janeiro, moare subit după ce ţine mai multe conferinţe în care afirma că Terra este vizitată în mod curent de extraterestri. Studia fenomenul OZN de peste 15 ani.

Doctorul James McDonald, profesor la catedra de meteorologie, decan al Institutului de Fizică Atmosferică al Universităţii din Arizona, era o somitate în meteorologie şi studiul fenomenului OZN. A fost găsit mort, în ziua de 13 iunie 1972, la orele 11:00 dimineaţa, lângă podul Del Ore, în deşertul Arizona, alături de un pistol calibrul 39. „Sinucidere", s-a spus din nou...

Astronomul şi ufologul Charles Hunt Williamson, dispare subit după ce semnalează comunităţii ştiinţifice

internaționale cazul celor două comete care au pătruns în centura solară și au ieșit intacte din ea...

Publicistul Serge Hutin s-a ocupat, printre altele, și de studiul fenomenelor OZN și a extraterestrilor. Când i-a apărut cartea *L Histoire de terorisme"* aceasta a fost cumpărată de emisari misterioși, în stocuri ce au constituit întregul tiraj, înainte ca aceasta să fie pusă în vânzare. În presă nu a apărut niciun comentariu al criticilor. Cartea a dispărut, efectiv. Același lucru îl va păți și autorul. Este găsit la scurt timp, mort.

Guy Tarade, un alt publicist francez, este amenințat cu moartea după ce scrie cartea *„Farfurii Zburătoare și civilizații din alte spații"*. Scapă lăsându-se de ozenistică...

Cercetătorului american.K. Bender, NASA și USAF i-au cerut să renunțe la cercetările cu privire la OZN.

Cercetătorii ufologi Charles A. Maney, Edward Ruppelt, Wilbert Smith, Waveney Givon și Robert Stiffmor mor subit după ce au declarat public că au fost amenințați, dar nu vor renunța la studiul fenomenului.

Foarte mulți cercetători OZN, nefiind receptivi la atenționările cu privire la renunțarea la studiul fenomenului OZN, își ratează carierele științifice strălucite, se îmbolnăvesc de maladii incurabile, mor subit din cauze necunoscute, se sinucid sau, pur și simplu,... dispar fără urmă.

Începând cu anul 1982 există date precise și o listă întreagă de peste 50 de specialiști în domenii de vârf ce își desfășurau activitatea în cadrul proiectului *„Războiul Stelelor"*, ce au decedat în condiții cel puțin stranii, anterior toți acești oameni de știință fiind perfect sănătoși.

Câteva exemple sunt edificatoare: Peter Peapl și Edwin Skeals mor otrăviți cu gaze de eșapament; Alistar Bekmarl

şi John Ferry, electrocutaţi; Keet Bouden şi Vimal Dadjbhai, căzuţi întâmplător... de pe poduri; Roger Hill, împuşcat; Johnattan Wash, aruncat pe fereastră; Assad Sharif şi Mark Wihner, găsiţi morţi cu câte o pungă de plastic pe cap, strânsă la gât. Richard Rew şi Antoni Godri, găsiţi morţi prin tortură..., şi exemplele pot continua.

Toţi cei menţionaţi erau specialişti de înaltă clasă internaţională. Rezultatele anchetelor au rămas necunoscute. Presa nu a avut acces la derularea investigaţiilor. Numele lor nu mai este pomenit în nici o publicaţie ştiinţifică!

Şi dacă nu v-ara convins, exemplele pot continua... Astfel O. Elliamson, din Solna (Alabama), a dispărut într-o zi de iulie din faţa casei sale, sub privirile fiicei, soţiei şi a doi vecini, în timp ce mergea după caii ce păşeau în apropiere. în primul moment s-a crezut că a căzut într-o groapă.

Câinii arătau că acela era ultimul loc călcat de victimă. Scriitorul A. Bierge, care va prelucra întâmplarea într-o povestire, va dispărea şi el, în mod asemănător.

O dispariţie identică a suferit fermierul D. Lang, din Gallatin (Tennessee). În decursul timpului au mai dispărut, în mod ciudat, şi reporterul R. Halliburton, Amelia Erhart navigatoarea solitară, Antoine de Saint Exupery, călătorii Wilîiam Wallin şi D. Crouheurst, pe care, în paranteză fie spus, l-au pasionat fenomenele insolite, printre care şi OZN-urile.

Scriitorul Patrice Gaston spunea că anchetatorii OZN au viaţa scurtă. Aime Michel, o celebritate în domeniul fenomenelor celeste insolite, scria cu umor că sindromul OZN, numit şi „Forestall", comportă unul şi acelaşi simptom: bolnavul care se ocupă de OZN, în forma gravă a bolii, descoperea ceva important... şi, am completa noi, era

antenționat să renunțe la cercetări și la convingerile sale ozenistice. Acceptă scapă, în caz contrar dispare ori moare în mod misterios...

La noi, pilotul și scriitorul Doru Davidovici publică, nu cu foarte mulți ani în urmă, mai multe articole referitoare la fenomenul OZN, urmate de *best-seller-ul „Lumi Galactice"*. Va muri la scurt timp, într-un tragic accident de avion, care va ridica multe semne de întrebare...

Se pare că există un centru invizibil de unde sunt coordonate toate activitățile anti-OZN...

Apropo, vă mai interesează OZN urile ?!?!

ȘOAPTELE COSMOSULUI

În anul 1972, Jocelyn Bell, o tânără absolventă care lucra pentru teza de doctorat, efectua o plicticoasă analiza a semnalelor înregistrate de un nou radiotelescop. La un moment dat, ea a remarcat, ca o ciudățenie, un impuls ordonat, foarte scurt, care se repeta la intervale ceva mai lungi de o secundă.

Regularitatea aproape incredibilă a semnalelor, cu diferențe ce nu depășeau o sutime de milionime de secundă, precum și faptul că ele se dovedeau a avea originea într-o sursă de dimensiuni foarte mici, i-a condus pe cercetători la ipoteza unei origini artificiale.

În primele ore de euforie care au urmat descoperirii, radioastronomii de la Cambridge au botezat sursa cu inițialele L.G.M. l. cea ce însemna *Little Green Men*, adică Micii Omuleți Verzi, cu alte cuvinte, extraterestrii.

Cum s-a ajuns la această titulatură? La începutul anilor '50, celebra revistă SF americană *Amazing Stories* publică, sub semnătura lui Harold Sherman, două nuvele intitulate *„Omul verde"* și *„Omul verde se întoarce"*, ce-i vor lansa definitiv pe Micii Oameni Verzi. Dar, să revenim la povestea noastră.

Entuziasmul s-a stins destul de repede, după ce şi alte observatoare astronomice dotate cu radiotelescoape au intrat în acţiune.

S-a renunţat la apelativul L.G.M., cu timpul aflându-se că asemenea surse de semnal sunt de fapt obiecte cosmice, numite pulsari.

Descoperirea pulsarilor a confirmat o veche previziune a radioastronomilor, legată de ciclurile evolutive ale stelelor. Nu a fost confirmată însă existenţa farurilor galactice care se presupunea că semnalizează rutele cosmice şi zonele populate de fiinţe raţionale.

Mai târziu, în 1973, savantul rus Nikolai Kardaşev declara presei că fuseseră recepţionate semnale care „ar putea proveni de la un artefact care a intrat în sistemul solar".

Cu alte cuvinte ar fi fost descoperită o sondă interstelară. Era vorba de cercetări efectuate, intenţionat, cu antene relativ simple, în scopul detectării unor semnale de neconfundat, semnale intense ale unei civilizaţii foarte avansate, o civilizaţie cunoscută specialiştilor sub numele de Kardasev, din grupa a III-a.

Începând cu 1968, Vsevolod Troiţki a condus un colectiv de radioastronorni care a studiat 12 stele apropiate, asemănătoare Soarelui nostru, folosind radiotelescopul Universităţii Gorki.

Nu au fost recepţionate semnalele căutate în benzile de 21 şi 30 de cm.

Mai târziu, grupul lui Troitki a utilizat o reţea de

radiotelescoape aflate la mare distanţă unul de celălalt: în Siberia, Crimeea, la Murmansk, la Gorki şi încă în două locuri, pentru a detecta semnalele în benzile de 16, 30 şi 50 de cm. Kardasev şi Lev Gindilis au folosit în acelaşi scop radiotelescoapele instalate în Pamir şi Caucaz, la aproape 3.000 de km depărtare.

Ambele reţele au detectat semnale neregulate care se deosebeau clar de zgomotul de fond.

Originea celor mai multe a fost clarificată. Unele proveneau de la sateliţii artificiali ai Pământului, altele erau legate de erupţiile solare sau de fenomene atmosferice.

Semnalele comentate de Kardasev în 1973 nu beneficiau însă de vreo explicaţie. Ele păreau să provină de la un satelit artificial al Pământului, dar nu de la unul cunoscut.

De aici s-a ajuns la concluzia că se descoperise sonda interstelară de tipul celor preconizate de Bracevell.

Alte semnale radio, cu variaţiuni foarte ordonate, s-au dovedit a veni din direcţia quasarilor, obiecte cosmice naturale, misterioase. Semnalele din 1973 provenea însă de la un satelit militar american căruia nu i se făcuse publicitate!

Până în momentul de faţă, căutarea de semnale inteligente nu a dus la obţinerea vreunui rezultat pozitiv. Au fost ascultate mii de stele, pe zeci şi sute de mii de benzi de frecvenţă.

Orice semnal a cărui origine terestră nu a putut fi dovedită, s-a arătat a fi un accident irepetabil şi nu o serie

de impulsuri ordonate și ritmice, asemănătoare cu ideea pe care ne-am făcut-o cu privire la ipoteticile faruri galactice.

În acest sens au fost lansate programele științifice cunoscute sub siglele de SETI și CETI.

CIUDĂȚENII SELENARE

O mulțime de lucruri ciudate au fost observate, de-a lungul timpului, pe suprafața prăfuită (oare?) a Lunii. în 1879 s-au observat o mulțime de pete de lumina, de linii și figuri geometrice, pe care nimeni nu le mai văzuse înainte.

Așa că Societatea Regală de Astronomie a Marii Britanii s-a văzut nevoită să solicite membrilor săi să aducă la cunoștința onorabililor oameni de știință astfel de anomalii, în speranța că va putea fi deslușită vreo tentativă de comunicare cu pământenii venită din cosmos.

Rezultatul a fost peste 2.000 de rapoarte adunate pe parcursul a numai doi ani, toate relatând despre observarea unor lucruri aparte, stranii, pe Lună, de unde și concluzia că pe suprafața astrului se întâmplă ceva foarte ciudat, ce depășește puterea umană de înțelegere.

Ceva mai târziu, Patrick Powers, șeful programului spațial al armatei americane, scria în revista *„Family Circle"* că, după opinia sa, **primii oameni care vor ajunge pe Lună vor trebui să fie pregătiți să lupte, pentru a dobândi dreptul să coboare pe suprafață. Oare cu cine?**

În anii *50,* cunoscutul astronom britanic H.P. Wilkins, cei care a elaborat una dintre cele mai documentate hărți ale Selenei. semnala apariția unui obiect luminos, de formă ovală, ce evolua deasupra solului lunar, în regiunea craterului Aristarh.

Același obiect avea să fie semnalat și de astronomul american James Barlet, ceva mai târziu. Dar ciudățeniile nu

aveau sa se oprească aici. În luna ianuarie a anului 1958, revista observatorului Harvard, *„Sky and Telescope"* publica schița unui „dom" selenar în fapt o mică colină rotundă pe care un astronom francez îl studiase printr-un telescop cu o oglindă de 25 cm.

Prezența acestor „domuri" fusese remarcată pentru prima dată în 1930. La începutul anilor 60, fuseseră înregistrate pe suprafața lunară mai mult de 200 de asemenea obiecte albe, emisferice. Dar lucrul care, poate, este cel mai ciudat, este faptul că acestea *își schimbau locul.*

În noaptea de 29 septembrie 19'58, astronomul amator John O'Neil fotografia pe Lună, în zona numită, sugestiv parcă, Marea Crizelor, o construcție asemănătoare cu podul din Sydney, având 18 km lungime. O'Neil și-a dat seama că uimitoarea construcție fusese realizată într-un timp foarte scurt, deoarece cu numai cinci săptămâni în urmă el mai avusese sub observație acea parte a Lunii și nu observase nimic neobișnuit.

Cu riscul de a fi combătut de lumea savanților, ceea ce de altfel s-a și întâmplat, el a publicat observațiile sale. În mod nesperat, în ajutor i-au sărit colegii săi mai experimentați și mai bine dotați tehnic, profesorul Patrick Moore și dr. H.P. Wilkins. Acesta din urmă declara: „...este cu adevărat un pod. Structura pare artificială și este, ceea ce noi numim aici, pe Pământ, o lucrare de artă"; iar profesorul Moore afirma că el observase în două rânduri, timp de mai multe ore, ciudatul pod.

La 16 mai 1954, profesorul Frazer Thompson, de la Universitatea din Toulone, a comunicat descoperirea unei breșe absolut necunoscute, recent produsă în centrul craterului Piccolomini, de la care pleca o bandă rectilinie, cu o lățime de aproximativ 300 de metri, putând fi foarte ușor comparată cu o pistă de aterizare/decolare sau cu o autostradă. Observația a fost confirmată de dr. Wilkins și de alți astronomi.

Începând cu anul 1955, pe solul lunar au apărut o serie de lumini sub formă de triunghi, cruce, cerc, cu intensităţi variabile, ce au început să se deplaseze, urmărite permanent de astronomi. Astfel, în noaptea de 26 noiembrie 1956, Robert E. Curtis, din Alamogordo, statul New Mexico, a fotografiat cu ajutorul unui aparat de 35 mm regiunea din jurul craterului Fra Mauro.

La developare, în stânga liniei care separa regiunile discului lunar iluminat de soare şi regiunile obscure, se putea vedea o mică cruce de Malta. Aceasta apărea pe toate clişeele făcute şi era fie pe suprafaţa Lunii, fie în imediata ei apropiere. Ca un fapt curios, această zonă a fost aleasă pentru aseîinizarea misiunii Apollo-11.

Fotografia a apărut în numărul din iunie 1958 al revistei *„Sky and Telescope"* şi a fost însoţită de comentariul astronomului Walter Haas. El sugera ipoteza potrivit căreia această ciudată cruce, cu braţe de lungime egală, ar fi de fapt un grup de creste sau lanţuri muntoase. Totuşi, potrivit opiniei Serviciului Geologic al Statelor Unite, acest lucru ar fi fost imposibil, deoarece forţele care ar fi creat una din creste ar fi distrus-o automat pe cealaltă.

În numărul din decembrie 1963, aceeaşi revistă găzduia o notă a observatorului Lowell, care anunţa că în noaptea de 29 octombrie fuseseră detectate două pete de lumină de un roşu aprins la nord de craterul Herodot; în noaptea de 27 noiembrie, cele două pete au apărut grupate într-o formaţie ovală, pe marginea sudică a craterului Aristarh.

Toate aceste... hai să le spunem ciudăţenii, sperau să fie rezolvate o dată cu declanşarea programului spaţial american, care avea drept obiectiv principal debarcarea primilor oameni pe Lună. Despre ce s-a întâmplat cu ocazia misiunilor spre şi pe Lună, vom vorbi ceva mai încolo. Acum să ne ocupăm puţin de Lună şi de fragmentele de sol lunar pe care astronauţii le-au adus pe Pământ.

Luna ar putea fi numită o planetă dublă, datorită faptului

că este mult mai mare decât oricare alt satelit, în comparație cu planeta tutore. Distanța față de Pământ variază de la 220.000 la 252.000 mile. Diametrul său este de 3.475 km, suprafața sa având 23.000.000 mile pătrate.

Gravitația selenară a fost determinată la o șesime față de cea terestră. Anumite zone aflate în zona vizibilă, cât și în cea invizibilă, pun în evidență o concentrație foarte mare de materie aflată sub scoarță. Acestea au fost denumite „masconi". Aici, gravitația prezintă variații importante care au fost puse în evidență de misiunile Apollo. Poate pentru mulți este surprinzător, dar contrar opiniei generale, Luna se rotește în jurul propriei axe. O rotație completă este efectuată în 29,9 zile, adică într-o lună calendaristică.

Vârsta satelitului a fost estimată de specialiști la 4,1 miliarde ani, fapt ce pare a indica, în opinia specialiștilor, faptul ca atât Luna, cât și Pământul s-au format aproximativ în aceeași perioadă de timp și probabil din același nor de praf cosmic.

Eșantioanele de sol lunar aduse pe Terra de misiunile Apollo au ridicat, însă, serioase semne de întrebare privitoare atât la vârsta satelitului, cât și la vârsta Universului.

Astfel, Apollo-11 a adus pe Terra, printre altele, o rocă veche de 4,6 miliarde de ani; cam la atât s-au oprit și cercetătorii ce au estimat vechimea Pământului, deci a întregului nostru sistem solar.

În 1974, la o conferință ținută de specialiștii de la NASA, a cărei temă era anunțarea misiunilor Apollo, s-a confirmat că au fost aduse pe Pământ roci selenare cu o vârstă de 5,3 miliarde ani, mai vechi, deci, decât sistemul nostru solar!?!.?

Un alt raport estimează, pe baza sistemului de analiză potasiu-argon, vechimea unui eșantion de sol lunar de 7 miliarde de ani; iar două mostre de roci au fost estimate la 20 miliarde de ani, mai vechi decât vârsta estimată a Universului cu 5 miliarde de ani!!

LUNA - SATELIT CAPTURAT SAU PĂMÂNTUL PLANETA.... CAPTURATĂ?

Potrivit unor cercetători, Luna nu s-ar fi găsit întotdeauna în locul unde o știm. Poetul latin Ovidiu, amintește de epoca arcadiană, când cerul nopții era lipsit de lumina selenară.

Eruditul Victor Kernbach, făcea o comparație între patru calendare rituale mai cunoscute: cel asirian, egiptean, indian și mayaș, și demonstra ca toate au un punct de plecare comun, care, cronologic, se situează în jurul anului 11.500 î.Ch.

Acest moment marchează epoca marilor catastrofe cunoscute sub numele de „potop". Cauza acestora ar fi, spun unii savanți, captarea Lunii, până atunci un vagabond prin spațiu, de către Pământ, sau sosirea Lunii în apropierea Terrei, cu toate consecințele ce decurg de aici: apariția unor mișcări de flux-reflux foarte puternice atât la suprafața planetei (mareele), cât și în interiorul acesteia (mareea magnetică), fenomene caracterizate prin inundații, erupții vulcanice, mișcări seismice foarte puternice.

Un partizan al acestei ipoteze este dr. Harold Clayton Urey laureat al Premiului Nobel pentru chimie în 1934. Teoria sa este, în linii mari, următoarea: Luna s-a format odată cu Pământul, din materia ce gravita în jurul Soarelui; apoi ea s-a desprins din masa plasmei inițiale a Pământului, ca urmare a mișcării de rotație a acestuia, s-a format într-o altă parte a Universului, apoi a străbătut spații imense datorită unei mecanici ceresti de excepție si, în sfârsit, a fost captată de

Pământ și, datorită unor capricii ale unor legi mecanice, altfel foarte stricte, obligată să se rotească în jurul planetei noastre.

„O asemenea captură și faptul că Luna a urmat apoi o orbită circulară în jurul Terrei, are șanse foarte mici pentru a fi credibile" afirma seniorul literaturii SF, Isaac Asimov.

Într-adevăr, orbita pe care Luna se rotește în jurul Pământului este total diferită de a celorlalți sateliți ai sistemului nostru solar, planul orbitei lunare nefiind ecuatorial, ca al acestora, ci mai apropiat de eliptică unghiul format cu planul ecuatorial terestru fiind de aproximativ 5 grade. Dr. Robin Brett, exogeolog-șef la NASA, declara: „Teoria captării prezintă dificultăți datorită mecanicii cosmice și o considerăm, statistic, improbabilă."

Academicienii ruși Mihail Vasin și Alexandr Scerbankov, într-un articol publicat în revista *„Sputnik"*, opinau că: „Luna este o navă spațială, transformată dintr-un asteroid, al cărui interior a fost amenajat în așa fel încât să poată adăposti motoarele, carburanții, rezervoarele și spațiile de locuit pentru echipaj", care, după un voiaj de sute de mii de ani prin Univers, s-a oprit și a început să orbiteze în jurul Pământului pentru a observa viața.

Don Wi4son, în *„Qur Misterious Spaceship-Monn"*, carte apărută în 1975, se întreba dacă nu cumva adâncurile lunare fuseseră amenajate ca „puncte avansate de observație" a Pământului, de către ființe venite de la mari depărtări, în 1969, pictorul și astronomul amator Senhiakin, scria, despre faptul că diametrele și distanțele dintre craterele selenare ar putea fi coduri, anumite mesaje pe care o civilizație extraterestră avansată ni le-ar fi destinat și care, odată descifrate, ne-ar conduce la alte puncte în care să găsim alte mesaje, mai detaliate.

Trebuie să recunoaștem că aceste teorii, pe cât de frumoase și incitante sunt, pe atât de puțin au fost luate în serios și supuse unor cercetări aprofundate. Însă atracția pe care Luna și enigmele ei au exercitat-o asupra oamenilor de știință, a fost mult mai puternică. Bazându-se pe datele științifice aduse de sondele spațiale și de astronauți, oamenii de știință știu aproape

cu certitudine că Luna are o scoarţă rigidă, de circa 800-850 km grosime, iar la adâncimea de 100 de km, temperatura este cuprinsă între 300 şi 1.000 grade C.

Totuşi, există indicii puternice potrivit cărora satelitul ar fi gol pe dinăuntru, scoarţa acoperită cu o platoşă metalică ar prezenta anomalii gravitaţionale şi ar avea o ciudată activitate interioară.

În revista *„Aeronautics"* din iulie 1962, dr. Gordon McDonald, cercetător-principal la NASA, arăta că prin analiza datelor referitoare la diferenţa observată între mişcările reale ale Lunii pe orbită şi cele calculate, se poate concluziona că satelitul natural al Pământului este mai degrabă gol pe dinăuntru.

Astronomul H.P. Wilkins, în cartea sa *„Luna noastră"*, scria: „Toate datele converg spre ipoteza că dincolo de adâncimea de 30-50 de km, Luna prezintă, mai mult sau mai puţin, spaţii libere cavităţi mari, tunele sublunare, crăpături legate de suprafaţă prin fisuri. Volumul aproximativ al acestor goluri este probabil de 36 milioane km".

Părere împărtăşită şi de dr. Harold Urey; iar dr. Sean Solomon, de la Institutul Tehnologic Massachusetts, mărturisea că din rezultatele obţinute în urma diferitelor experimente efectuate în cadrul programului *Apollo,* se putea concluziona posibilitatea ca Luna să fie goală în interior.

Iată, într-o rapidă succesiune, câteva din aceste experimente: etajul de revenire al modulului lunar al lui *Apollo-12* a fost lăsat să cadă pe suprafaţă Lunii. Seismografele instalate acolo au indicat vibraţii timp de 55 de minute, un semnal cu amplitudinea maximă de 7 minute şi apoi scăderea acesteia până la dispariţie; treapta a III-a a rachetei *Saturn V,* ce urma să plaseze pe orbită misiunea *Apollo-13,* a fost dirijată să cadă pe suprafaţa selenară.

Impactul cu solul a fost echivalent cu explozia a 11 tone de TNT Seismografele au înregistrat vibraţii timp de 3 ore şi 20 de minute, până la o adâncime de 40-60 de km; lucru identic întâmplat şi cu treapta a III-a a rachetei *Saturn,* care a dus pe Lună misiunea *Apollo-14.*

S-au înregistrat vibrații timp de 3 ore, până la aceeași adâncime de 40-60 de km. Concluzia? În interiorul Lunii există ceva care transmite excepțional de bine vibrațiile susțin unii specialiști, iar explicația unor semnale atât de lungi ar corespunde faptului că ea este goală în interior.

Savantul american de origine germană, Werthner von Braun, susținea că viteza undelor seismice propagate în masa Lunii, părea să crească până la distanța de 20 de km adâncime, apoi scădeau brusc, ca și cum undele ar fi trecut printr-un strat de material foarte dens, apoi printr-o zonă cu densitate foarte scăzută.

Ceea ce în esență, este același lucru cu cele afirmate mai sus. Dar coincidențele stranii nu se opresc aici. Seismografele instalate pe Lună au mai înregistrat, la adâncimi de 650-850 km, serii de vibrații ciudate și zguduiri care, comparate cu înregistrările seismografice de pe Pământ, converg spre ipoteza unei activități seismice de origine vulcanică.

Aceste deranjamente seismice se repetă cu precizie foarte mare și se pare că au loc atunci când satelitul se găsește la cea mai mare, respectiv cea mai mică depărtare de Pământ.

Una din posibilele cauze ar fi faptul că scoarța Lunii mult mai groasă, este și mult mai rigidă decât cea a Terrei. Sau, poate, scoarța nu este atât de rigidă pe cât se crede, iar deformările, cele însemnate de cratere mari, emisfere albe etc, să se datoreze ondulării ei pe stranii interior, foarte dur stratul metalic de protecție al interiorului Lunii.

Ziarul *„New York Times"*, într-un articol dedicat misterelor selenare scria: „...este remarcabilă constatarea că fiecare seismograf aflat pe suprafața selenară transmite înregistrări complexe, dar identice".

Specialiștii afirmă că înregistrările pot fi identice doar în cazul în care, datorită prelucrării artificiale a interiorului, modul de propagare a undelor seismice este același.

Așadar, întrebarea care se pune este: Luna este o bilă goală sau un imens habitat?

BAZE EXTRATERESTRE PE LUNĂ?

În întreaga lume, mii de persoane au observat obiecte ciudate evoluând pe cerul planetei. Dintre aceştia, o categorie aparte o formează astronomii, a căror pregătire şi competenţă nu pot fi puse la îndoială. Stranietatea celor văzute a determinat pe foarte mulţi dintre ei, sceptici convinşi privind existenţa OZN-urilor, să-şi revizuiască complet atitudinea. Un astfel de exemplu este astronomul H.P. Wilkins, şef al Departamentului de Cercetări Selenare din cadrul Asociaţiei Astronomilor Britanici.

El era recunoscut pentru atitudinea sa fermă de negare a realităţii fenomenului OZN. Dar această atitudine a durat până într-o zi când, aflându-se în zbor spre Atlanta, a observat în apropierea avionului cu care călătorea un obiect în formă de disc. Recunoscându-şi neputinţa de a explica această apariţie, savantul britanic a admis că „...în privinţa formei şi a performanţelor, era total diferit de ceea ce a construit omul".

Un alt astronom celebru, Clyde Tombaugh, recunoscut în întreaga lume datorită descoperirii planetei Pluto, a fost, de asemenea un observator surprins al evoluţiei unui obiect strălucitor pe deasupra locuinţei sale. „În toţi aceşti ani în care am privit cerul, nu am văzut niciodată ceva asemănător. Era pilotat. Sunt sigur de acest lucru. Am avut senzaţia că am privit o navă spaţială."

Când programul spaţial a fost pus în practică, astronauţii începându-şi evoluţia prin spaţiu, au început să sosească şi

rapoartele referitoare la observații ale unor obiecte zburătoare neidentificate. Cât sunt de adevărate aceste relatări?

Se știe faptul că guvernul american nu a admis oficial că astronauții călători prin spațiu ar fi întâlnit extraterestri sau, cel puțin, vehicule necunoscute. Toate rapoartele ce susțin contrariul versiunii oficiale sunt oare creația căutătorilor de senzațional cu orice preț și al scriitorilor în căutare de câștiguri ieftine, prin hrănirea publicului credul și avid de senzațional?

Unii, convinși de faptul că nici un astronaut nu ar fi observat vreun OZN, ar răspunde, fără îndoială, afirmativ. Iar acest lucru este susținut, din păcate, și de relativa ușurință cu care sunt publicate așa-numitele *„UFO Real Stories"* în anumite publicații, povești care, la o simplă verificare, se dovedesc a fi simple baloane de săpun.

Un exemplu edificator în acest sens, din păcate citat în numeroase cărți, cu și despre OZN-uri, drept un „caz beton", este cel al maiorului Robert White, petrecut în timpul unui zbor de testare al avionului X-15. Totul a fost declanșat de frazele: *„There are things out there. There absolutely are."* Unul dintre obiectele observate de el, conform propriei declarații, semăna cu o bucată de ziar de mărimea unei palme.

Obiectele se aflau foarte aproape de avion, la circa 30-40 de picioare, White privindu-le preț de câteva secunde înainte de dispariția lor. Putea fi o navă spațială venită din alte lumi? White a admis că habar n-avea, dar obiectele i s-au părut a fi de dimensiuni mici, asemănătoare unor fulgi. Pilotul a crezut că ele puteau fi reziduuri ale carburantului. O altă explicație posibilă ar fi aceea că obiectele erau fulgi de gheață.

Dar cel mai des citat „incident OZN" este acela al astronautului John Glenn, faimoasele sale „muște de foc"

fiind adesea, şi în mod repetat, considerate a fi OZN-uri. Dar nu toate aceste „necunoscute" pot fi ssor identificate şi nici nu pot fi aşa de rău confundate.

Raportul Condon pare cel puţin hilar, dar cu toate că în general a atacat problema OZN în maniera binecunoscută, a trebuit să se recunoască neputincioasă în a explica observaţiile făcute de astronauţi în timpul ultimilor trei misiuni Gemini.

Programul spaţial, american a debutat cu *Proiectul Mercury*, destinat plasării pe orbită a capsulelor spaţiale cu astronauţi la bord şi aducerea lor în siguranţă pe Pământ.

Astronautul Gordon Cooper este considerat a fi primul participant la zborurile acestui proiect care a văzut un OZN. La 16 mai 1963, în timpul zborului capsulei *Mercury-7*, Cooper, aflat deasupra continentului austral, a raportat prin radio Centrului de Control că a văzut „un obiect verzui" cu o trenă roşie ce s-a apropiat de capsulă. Mărimea obiectului a fost apreciată de astronaut ca fiind „potrivită", „Se afla la o înălţime mai mare decât cea la care mă aflam eu. Obiectul nu se afla nici măcar în apropierea orizontului".

Această remarcă susţine ipoteza că obiectul necunoscut nu putea fi o stea sau vreun alt obiect fabricat pe Pământ. Interesant este faptul că incidentul a fost observat de toţi cei ce se aflau la staţia de urmărire *MUCHEA TRACKING STATION*, aflată în apropierea oraşului australian. Perth şi la care au făcut referire mărturiile observatorilor civili şi militari, precum şi cele ale jurnaliştilor prezenţi. De altfel, întreg incidentul a fost făcut cunoscut lumii întregi de canalul NBC.

După ce Gooper a fost adus în siguranţă pe Pământ, în cadrul conferinţei de presă ce a urmat a fost întrebat insistent de jurnalişti, nerăbdători să afle amănunte suplimentare

referitoare la cele văzute și simțite acolo sus, tară a se uita nici incidentul relatat mai sus. Dar ofițerul însărcinat cu relațiile cu presa, John J. Patterson, a spus celor prezenți: **„Maiorul Cooper ne-a informat că preferă să nu răspundă întrebărilor dvs."**

Oficialii NASA, de altfel foarte amabili și cooperanți, au refuzat de astă dată să discute aceste incidente, lucru ce a fost prompt speculat de presă. Refuzul de a discuta ceea ce ar fi trebuit să fie făcut public a condus, natural, la părerea cvasiunanimă că NASA încearcă să ascundă adevărul în problema OZN-urilor și incidentelor de munca.

Astronauții Frank Borman și James Lovell, în timpul zborului capsulei *Gemini-7* au observat și ei un OZN pe lângă ceea ce păreau a fi deșeuri spațiale...

Gemini: *Aici Gemini-7, Houston, mă auzi?*

Centrul Houston: *Tare și clar, 7. Spune!*

Gemini-7: *„Bogey", la ora 10.*

Centrul Houston: *Aici Houston, vă rugăm repetați.*

Gemini-7: *Am spus că avem un „bogey", la ora 10!*

Centrul Houston: *Am înțeles, Gemini-7. Este cumva „boosterul" sau este o observație reală?*

Gemini-7: *Am avut câteva obiecte de genul sfârâmături. Observație reală!*

Referitor la această întâlnire, *Raportul Condon* a concluzionat: „Se poate presupune că atât obiectul „bogey", cât și particulele observate, s-ar datora lansării capsulei *Gemini-7;* dar acest lucru ar fi imposibil dacă astronauții se aflau pe o orbită polară, așa cum au afirmat. Scepticii au tras foarte repede concluzia că pilotul a interpretat greșit."

De astă dată, însă, se înșelau. *Gemini-7* se afla, într-adevăr, pe o orbită polară.

La 3 iunie 1965, astronauții James McDivitt și Ed. White

au raportat observarea unui „bogey" în timpul misiunii *Gemini-4*. Ei au descris obiectul ca având o formă cilindrică şi se afla în apropierea capsulei lor. O verificare cu ajutorul computerului a scos din discuţie eventualitatea prezenţei în acea zonă a vreunui obiect cunoscut. Toate variantele au fost astfel eliminate rând pe rând, ajungându-se la eticheta... necunoscut.

Unii cercetători au afirmat că obiectul cilindric observat de cei doi ar fi fost, în realitate, „boosterul" capsulei, pe care ei nu l-au recunoscut. Oare este posibil ca McDevitt să nu-şi recunoască propriul „booster" când obiectul se afla aşa de aproape de el? Într-un interviu acordat în anii 70, el afirma: „...Nu am fost în stare să-l identific şi nu cred că cineva ar fi putut..."

Oricât de ciudat ar părea, McDevitt a fost martorul apariţiei unui alt obiect neidentificat. Evenimentul s-a petrecut în timpul aceleiaşi misiuni *Gemini-4*, mai precis în timpul celei de-a 38-a rotaţii în jurul Pământului. Obiectul a fost descris ca „o stea strălucitoare ce se deplasează rapid". Altitudinea la care evolua OZN-ul era superioară celei la care se afla capsula, iar orbita părea a fi polară.

Semnalări ale apariţiei unor ţinte neidentificate în spaţiul extraterestru sosesc şi din partea cosmonauţilor ruşi. Cu toate că este foarte dificil de stabilit cu exactitate daca într-adevăr aceştia au avut întâlniri de acest fel sau nu, datorită secretului care mai învăluie, încă, o foarte mare parte a programului spaţial sovietic, există unele indicii ce ne permit să afirmăm că acest lucru s-a întâmplat cu adevărat.

Să nu uităm faptul că în pofida ermeticităţii aproape perfecte, misiunile spaţiale ex-sovietice au fost monitorizate de staţii de urmărire aflate în exteriorul teritoriului ex-sovietic.

24 februarie 1961. Stațiile aflate la Meudon, Urin, Uppsala și Bochum urmăreau comunicațiile dintre astronauții sovietici aflați la bordul unei capsule spațiale și centrul de urmărire de la sol. Totul părea a decurge fără probleme când, unul dintre cosmonauți a exclamat: „Privește afară prin hublou! Privește prin hublou! Este..." O a doua voce a exclamat: „Aici! Aici este ceva! E foarte greu..." După o ușoară pauză, a doua voce a continuat: „...dacă nu vom scăpa, lumea nu va ști niciodată despre asta! Este greu..." Exact în acest moment, centrul de urmărire a întrerupt legătura pentru a anunța... ora exactă (!!). Nu a mai urmat nici un cuvânt din partea astronauților. Ce s-a întâmplat? Nu se cunoaște nici astăzi. Se știe grija fostei conduceri comuniste de la Moscova de a trece sub tăcere toate incidentele sau eșecurile legate de programul spațial.

Dacă a fost o tragedie sau nu, nu vom putea ști niciodată, cum tot atunci vom afla și despre ce ar fi trebuit să aflăm dacă cei doi astronauți ruși ar fi scăpat teferi. Nu putem să trecem cu vederea, totuși, faptul că într-adevăr s-a întâmplat ceva acolo sus, dovada fiind înregistrările făcute de stațiile de urmărire din întreaga Europă și Americă.

Și acum, este momentul să trecem la...

MISIUNILE APOLLO ȘI PREZENȚA EXTRATERESTRĂ

În anul 1961, John F. Kennedy spunea că cel ce va stăpâni Cosmosul, va guverna, de asemenea, pe Pământ. A fost momentul în care programul „Omul pe Lună" a primit startul. Programul s-a numit *Apollo,* prevăzându-se inițial un număr de 20 de misiuni pregătitoare și de efectuare a expedițiilor selenare. Se conta pe zece misiuni operaționale, fiecare cu incursiune pe suprafața Lunii cu doi astronauți.

După multe peripeții, programul *Apollo* va trebui să fie limitat la 17 zboruri, însoțit fiind permanent de o suită de incidente și accidente dintre cele mai ciudate. Cineva se pare că voia, dacă nu... anularea programului, cel puțin întârzierea, cât mai mult cu putință, a acestuia.

Doctorul James Harder, profesor de mecanică la Universitatea California, nu este străin de fenomenul OZN. De alfel, este considerat a fi unul dintre cei mai exigenți cercetători în acest domeniu. Într-o comunicare a Agenției *United Press International,* el menționa faptul că în timpul derulării benzii cu înregistrarea conversațiilor dintre modulul lunar și centrul de urmărire de la Houston a reieșit cu claritate dovada unor întâlniri cu OZN.

Astfel, *Apollo-11* a fost urmărit de un OZN aproape jumătate din voiajul său spre Lună, iar *Apollo-12,* timp de trei rotații în jurul satelitului. Iată un fragment din conversația echipajului lui *Apollo-12* cu centrul Houston:

Centrul de control: *„După cum vedem noi lucrurile, cel mai bun lucru pe care-l putem spune despre acele panouri solare este să presupunem că se deplasau... poate cu cel mult 1-2 picioare/s. atunci când s-au separat Panourile voastre solare s-ar afla, probabil, la circa 300 mile depărtare de voi acum.*

Apollo-12: *„Ar putea fi așa, dar când am făcut o rotație, am văzut unul dintre aceste panouri că a părăsit zona foarte repede și mi s-a părut că a plecat cu o viteză mai mare de 1 picior/s.*

Centrul de control: *„Ei bine, presupuneți că au intenții pașnice, OK?"*

Dr. Harder a prezentat aceste fapte, ca și multe altele, oficialităților de la NASA, care, în mod uimitor, au recunoscut într-o discuție particulară cu el (cel puțin un oficial NASA în mod cert a recunoscut), că misiunile *Apollo* au întâlnit OZN-uri, dar s-a preferat să nu se facă cnoscut acest lucru datorită unei posibile panici în rândul publicului.

Dr. Harder mai susține că un membru al echipajului misiunii *Apollo-12* (al cărui nume nu-l menționează) i-a mărturisit faptul că în timpul misiunii au întâlnit realmente OZN-uri. El a specificat că explicația oficială care susține că obiectele observate erau deșeuri spațiale nu este cea reală, ea nefiind susținută de caracteristicile obiectelor (viteza foarte mare) observate și de pe Pământ, cu ajutorul diferitelor instrumente aflate în dotarea NASA.

Această explicație, cu toate părțile ai slabe, a fost grabnic îmbrățișată de NASA și de alți oficiali responsabili cu siguranța zborului și a fost folosită ori de câte ori erau semnalate OZN-uri în spațiul extraterestru.

Premierea lansărilor din cadrul programului *Apollo* avea să aibă loc la 26 februarie 1966.

Misiunile *Apollo de la 1 la 6* au fost nepilotate. Dar, după euforia primei lansări cu succes, la *Apollo-2*, rezervorul

de zece tone de hidrogen lichid, scos în spațiu pentru teste, a explodat. *Apollo-5* are, ulterior, probleme în programarea automată a operațiilor de coborâre dirijată și la separarea treptei ascensionale. La 27 ianuarie 1967, dramă la Cape Kennedy: echipajul Virgil Grissom, Edward White și Roger Chaffe, care urma să testeze în spațiu nava *Apollo,* piere carbonizat în timpul unui antrenament la sol, datorită unui incendiu din cbina de comandă. *Apollo-6* are incidente la lansare, două motoare ale treptei a doua funcționând defectuos; după plasarea pe orbită a navei, racheta purtătoare are pierderi de combustibil, iar la intrarea în atmosferă nu s-a putut realiza viteza prevăzută.

Cu misiunea *Apollo-7* începe seria zborurilor pilotate. La 11 octombrie 1968, echipajul *Apollo-7* a zărit, deasupra Australiei, mai multe obiecte zburătoare neidentificate.

Apollo-8 a fost prima navă cosmică terestră cu echipaj uman ce a efectuat un înconjur al Lunii. La data de 25 decembrie 1968, în timp ce se aflau pe partea întunecată, membrii echipajului au observat apropiindu-se de câteva ori o navă în formă de disc, ce a produs o căldură sufocantă în cabină și a creat o senzație neobișnuită echipajului.

Oscilațiile orizontale și verticale deveneau amenințătoare, existând pericolul smulgerii de pe orbită. Legăturile radio cu Centrul de la Houston au fost bruiate în mod inexplicabil pe toate frecvențele, în căști auzindu-se zgomote cu tonalități înalte de nesuportat.

Apollo-10-a fost însoțit de-a lungul întregului parcurs în jurul Lunii de un OZN strălucitor ce a fost fotografiat de la mică distanță, ca și alte două obiecte neidentificate ce au fost și ele surprinse pe peliculă.

Despre aceste două obiecte s-a afirmat că ar fi fost ultima treaptă a rachetei purtătoare și, respectiv, un panou de protecție. Însă, potrivit calculelor, ele ar fi trebuit să se

găsească, în momentul observației, la o distanță de 600 de km, deci, practic, invizibile.

Și membrii echipajului celebrei misiuni *Apollo-11* au fost confruntați cu întâlniri neașteptate. Pe când se îndreptau spre zona Marea Liniștii pentru aselenizare, cosmonauții au observat un obiect straniu, pe care l-au crezut a fi „boosterul" rachetei Saturn, lucru foarte repede negat de tehnicienii NASA.

Centrul de urmărire de la Houston le-a comunicat astronauților că „boosterul" se afla la o distanță de 6000 de km de capsula spațială. Straniul obiect părea a-și schimba forma la anumite momente ale zborului, lucru observat și fotografiat de membrii echipajului. În cele ce urmează, iată un scurt fragment dintr-un document NASA ce conține declarațiile astronauților referitoare la ciudatul obiect:

Edwin Aldrin: *Primul lucru ciudat pe care l-am văzut a fost, cred, la o zi distanță de Lună sau destul de aproape de aceasta. Obiectul avea o dimensiune considerabilă, după cum am putut observa prin telesscop (aproximativ 1.500 m .)..., iar ceea ce am văzut părea a fi un cilindru...*

Neil Armstrong: *...sau, mai degrabă, două inele... două inele lipite unul de altul...*

Michael Collins: *Nu, mie mi s-apărut a fi un cilindru scobit... Era de-a dreptul straniu...*

Când Columbia s-a apropiat de Lună, astronauții au recepționat în aparatul de radio-comunicații sunte ciudate, fluierături, șuierături, sonerii, sirene de pompieri etc. Părea a fi o glumă sau, mai degrabă, o încercare de mistificare a OZN.

Astronautul Michael Collins, în cartea sa *„Carrying the Fire"*, povestește: „...este o cacofonie asurzitoare de clopote, fluierături, țipete și alte sunete neidentificabile... Ne amuzăm acum apăsând butonul radio-transmițătorului și ținând

magnetofonul în apropierea microfonului. Acest gest primeşte un răspuns imediat: *„Apollo-11"*, Houston. Sunteţi siguri că nu mai aveţi pe cineva acolo?"

Dacă misterul sunetelor ciudate a putut fi lămurit, nu aşa au stat lucrurile cu alte sunete enigmatice. S-a întâmplat în 1963, în timpul zborului capsulei *Mercury-7*, pilotată de Cooper. Cu puţin timp înainte de a observa un obiect de culoare verzuie, în timp ce survola pentru a patra oară insulele Hawaii, astronautul recepţionează o voce ciudată. Cooper a comunicat acest lucru imediat centrului de urmărire, adăugând că i s-a părut a fi o „limbă neidentificată".

Au existat unele zvonuri potrivit cărora NASA ar fi studiat acest limbaj (dacă era vorba de un limbaj), dar nu s-ar fi ajuns la nici un rezultat. Dar, să revenim la misiunea *Apollo-11*.

Centrul de control: *Ce se întâmplă acolo? ...defecţiune (paraziţi)... Centrul de control cheamă Apollo-11...*

Apollo-11: *Aceşti „copilaşi" sunt uriaşi, enormi... doamne, nu v-ar veni să credeţi... Vă spun că sunt alte nave spaţiale aici... s-au aliniat de cealaltă margine a craterului... sunt pe suprafaţa Lunii şi ne privesc..."*

Cunoscutul jurnalist Timothy Good relatează o poveste spusă de un om de ştiinţă (al cărui nume îl trece sub tăcere). Acesta i-a relatat o conversaţie avută cu Neil Armstrong. petrecută în timpul unui simpozion al NASA.

Omul de ştiinţă: *Ce s-a întâmplat cu adevărat în timpul zborului lui Apollo-11?*

Armstrong: *A fost incredibil... desigur, am ştiut dintotdeauna că există posibilitatea... de fapt există, am fost avertizaţi,., oh, Doamne, erau mari!... şi ameninţători... Nu, nu se pune problema vreunei staţii spaţiale.*

Omul de ştiinţă: *Dar NASA a avut şi alte misiuni după Apollo-11!*

Armstrong: *Desigur, la acea vreme NASA erau angajate și puteau risca instalarea păcii. Dar în realitate a fost o incursiune rapidă și înapoi acasă.*

La 14 noiembrie 1969 lua startul spre Lună misiunea *Apollo-12.* După decolare, la o înălțime de 2,5 km, un fulger misterios a scos temporar din funcțiune tot echipamentul electric al navei. La scurt timp după incident, observatoarele din Europa raportau că *Apollo-12* era însoțit de două obiecte plasate unul înainte și celălalt în spate, ce se aprindeau și se stingeau într-un ritm rapid.

A doua zi, echipajul format din Charles Conrad, Alan Beam și Richard F. Gordon, raporta observarea a două obiecte strălucitoare ce se roteau rapid, cu o frecvență de 1.5 rotații/ secundă. La un moment dat, unul dintre obiecte s-a depărtat cu o viteză enormă, pe când celălalt a însoțit nava până în ziua de 17 noiembrie și *Apollo-12* a recepționat sunete ciudate. Ele păreau a fi rezultatul unei interferențe cu originea în afara capsulei spațiale și nu se datora sistemului de comunicații cu centrul de control.

Cu alte cuvinte, de undeva, ceva interfera în mod cert cu sistemul de comunicații al navei. Nu părea a fi un limbaj necunoscut, dar semăna într-un mod straniu cu sunetele produse în glumă de cosmonauții misiunii *Apollo-11.* O altă glumă ca cea mărturisită de Collins?

Un alt OZN a fost zărit de echipajul lui *Apollo-12,* în timpul întoarcerii pe Pământ, la 24 noiembrie, deasupra Indiei.

La 13 aprilie 1970, explozia produsă în condiții neclare, nelămurite nici până astăzi, a unui rezervor de oxigen lichid a avariat instalația electrică și motoarele lui *Apollo-13.*

Comandantul misiunii, John „Jack" Swigert, transmitea cen-trului de la sol: „Sunt pe emisie acum nu mai avem nici un fel de curent. Hei! S-a isprăvit! *Ei, Ei,* au terminat elementul de combustie! E mort!"

Astfel debuta cea mai riscantă şi spectaculoasă manevră coordonată de la sol: aducerea în siguranţă înapoi pe Terra a echipajului ghinionistei misiuni. Dar cine au fost cei ce „au terminat" elementul de combustie? După unele păreri, din contextul convorbirilor anterioare exploziei şi a celor ce au urmat, s-a putut deduce că atât Centrul Houston, cât şi membrii echipajului, ştiau foarte bine despre care „ei" este vorba.

O fotografie făcută de echipajul lui *Apollo-14* în zona craterului Fra Mauro, înfăţişează un cap de om sculptat în stâncile de pe suprafaţa lunară, ce priveşte undeva, în imensitatea Cosmosului. Cine sau ce l-a sculptat? Şi această misiune s-au recepţionat inexplicabile semnale sonore şi luminoase.

Modulul de coborâre al lui *Apollo-15,* având la bord pe comandantul David Scott şi pe pilotul modulului James Irwin, era să lovească un obiect neidentificat care se deplasa cu o viteză fantastică.

La 1 august 1971, cei doi astronauţi transmiteau descoperirea unor urme stranii care coborau de pe vârful muntelui Hadley până la poale, urme paralele, cu o lăţime constantă. Acestea n-au putut fi atribuite nici unui vehicul terestru sau vreunei cauze naturale. Dar mai există şi alte lucruri misterioase.

Au existat multe aspecte ale programului spaţial la care niciun om de ştiinţă nu a putut găsi o explicaţie. De ce Luna suna a gol şi a vibrat timp de ore întregi atunci când modulele lunare sau treapta a III-a a rachetelor purtătoare s-a prăbuşit pe suprafaţa ei?

De ce atât de mulţi specialişti sunt refractari în a accepta şi explica existenţa particulelor de metal pur ce au fost descoperite pe Lună? La sfârşitul anilor 70, cotidianul *Pravda* anunţa faptul că în anul 1971, o sondă spaţială automată

rusească a recoltat particule de oțel pur, ce-nu prezentau nici cea mai infimă urmă de rugină, lucru de neînțeles pentru specialiștii sovietici.

Dr. Farouk El Baz, specialist în geologie, care își desfășura activitatea la NASA, admitea faptul că nu toate descoperirile expedițiilor lunare au fost făcute publice. El susține că evenimentele secrete (cum ar fi cele care urmau să ateste dacă Luna prezintă spații goale) au fost analizate, dar rezultatele au fost ținute secret. El Baz susține, de asemenea că luminile ciudate observate de membrii echipajelor misiunilor *Apollo-16* și *Apollo-17* nu sunt altceva decât OZN-uri.

O declarație surprinzătoare privind OZN-uri detectate în spațiul cosmic a fost făcută de dr. Robert M.L. Baker Jr., în cadrul unui simpozion organizat de Comisia pentru Știință și Astronautică a Camerei Reprezentanților.

Cunosc un singur sistem de supraveghere care efectuează o acoperire suficientă și continuă a spațiului, având o șansă mică de a nu înregistra prezența unor fenomene anormale deasupra atmosferei Pământului. Sistemul este parțial secret, deci nu pot intra în detalii în cadrul unei ședințe publice. Pot spune că ieri, 28 iulie 1968, am fost la Colorado Springs (sediul Comandamentului Apărării Aeriene), unde mi s-a confirmat că de când acest sistem a devenit operațional, a existat un număr mare de alarme.

Alarme care, până la această dată nu au putut fi puse pe seama „interferenței unor fenomene naturale, a defectuoasei funcționări a echipamentului sau a unor obiecte spațiale făcute de oameni."

Într-un raport întocmit de dr. Robert D. Barry *(20th Century UFO)* se afirmă că există unele documente ce dovedesc existența unei politici de ascundere a adevărului.

Potrivit unuia din aceste documente, astronauților li s-a ordonat ca „obiectele observate ce nu sunt vehicule spațiale, să fie raportate ca fiind componente ale aparatelor obișnuite ale NASA". Dacă acest lucru este adevărat, atunci lucrurile devin foarte interesante, deoarece mulți astronauți au observat inexplicabile „bogyes", care au fost catalogate, de fiecare dată, drept „deșeuri spațiale".

În același raport se specifică faptul că un oficial de rang înalt din ierarhia NASA ar fi declarat: „Fiecare misiune pilotată pe care am trimis-o spre Lună a fost supravegheată de OZN-uri."

Acest document poate fi ușor atacat, datorită datelor insuficient susținute de dovezi clare, concrete. Dar putea oare un oficial NASA să permită a-i fi dezvăluit numele atunci când făcea asemenea afirmații?

Donald L. Zystria, șeful Departamentului de Relații cu Publicul al Agenției Spațiale americane, a făcut următoarea declarație: „În timp ce NASA nu deține nici o înregistrare a vreunei observații OZN, în timpul misiunilor pilotate *Apollo* au existat observații făcute din interiorul cabinei spațiale, ce nu au putut fi explicate de astronauții noștri".

Facem precizarea că această declarație a unui oficial căruia, iată, îi cunoaștem numele și poziția în cadrul agenției, nu face referiri la ceea ce fusese observat de piloții misiunilor *Gemini* și *Mercury,* catalogate de Comisia Condon ca „inexplicabile", ci se referă strict la observațiile inexplicabile din timpul misiunilor *Apollo.*

Există, atunci, lucruri pe care NASA le ține secret? Oare cunoaștem exact cum s-a desfășurat programul spațial american și ce au descoperit astronauții americani pe Lună? O întrebare la care nu vom răspunde acum, ci ne vom mulțumi a nota două declarații care nouă ni s-au părut a spune mai mult decât par la prima vedere.

Dr. Paul B. Lowman Jr., om de știință aparținând Centrului Spațial Goddard al Agenției Spațiale, spunea: „Sunt uimit de cei ce susțin că noi am fi tăinuit descoperirile referitoare la activități extraterestre pe Luna. Ideea că o agenție civilă ce-și desfășoară activitatea în mod deschis ar putea ascunde o așa descoperire, este absurdă. Ar fi trebuit să jure că vor păstra secretul acestei descoperiri nu numai o duzină de astronauți ce au aselenizat, dar și sutele de ingineri, tehnicieni și alte persoane direct implicate în asigurarea bunei desfășurări a misiunii, a legăturilor radio și TV."

Iată și opinia lui Stanton Friedman, fizician atomist, cercetător OZN: „Pentru cei ce nu au lucrat niciodată cu programe strict secrete, trebuie să subliniez faptul că tipul de clasificări a unor astfel de programe este în așa fel concepută încât este, practic, imposibil să se determine vreodată ce procent din observațiile astronauților de pe Pământ sau din spațiu este clasificată.

Contrar multor păreri pe care le-am auzit, multe din datele NASA sunt secrete. Pedeapsa pentru cei ce încalcă regulile secretului sunt foarte aspre și adesea ești obligat să minți pentru a inventa povești de camuflaj. Cred că pot garanta, după 15 ani de muncă de supraveghere, că guvernul și angajații săi pot, într-adevăr, să păstreze un secret, în ciuda faptului că unele dintre acestea au fost dezvăluite în mod nechibzuit."

Bill Kaysing, un fost angajat al NASA, este de părere că misiunile *Apollo* au fost militare: „După cum bine știu oamenii din cadrul proiectelor aerospațiale, **misiunile *Apollo* au fost, de fapt, misiuni militare ce urmau sa stabilească posibilitatea folosirii Selenei ca bază militară operativă într-un eventual conflict. Mai mult chiar, aproape 75% din efortul NASA a fost, de fapt, unul militar și nu civil".**

ENIGME PE PLANETA ROȘIE

Un important experiment științific a avut un sfârșit neașteptat și frustrant, la 21 august 1993, când a fost pierdută pentru totdeauna (?) legătura cu sonda spațială *MARS OBSERVER*, aflată timp de 11 luni în marș spre planeta Marte. Cu trei zile înainte de a se înscrie pe orbită în jurul planetei, la scurt timp după ce instrucțiunile de înscriere pe orbită fuseseră transmise computerului de la bord, sonda nu a mai răspuns comenzilor date de pe Pământ și nici nu și-a mai semnalat prezența controlorilor de la *Jet Propulsion Laboratory* din Pasadeana, California.

Repetatele încercări de a se restabili legătura au eșuat. Explozia unuia dintre rezervoare sau defecțiunea sistemului de comunicații au fost primele explicații privind nefericitul accident ce a costat NASA frumoasa sumă de 400 de milioane de dolari.

Această adevărată tragedie științifică ce a marcat sfârșitul primei misiuni spre Marte după sondele *Viking*, lansate în 1976, este doar un episod dintr-o lungă serie de insuccese ce păreau a ascunde sau a împiedica ceea ce ar fi putut fi una dintre cele mai mari descoperiri științifice din istoria omenirii.

Imediat în presa din întreaga lume au apărut acuzele de „conspirație" și „tăinuire" a adevărului; mai ales NASA a fost acuzată de tăinuirea deliberată a unei descoperiri de o imensă importanță: construcțiile ciudate aflate pe suprafața planetei și chiar detalii ale așa-numitului „chip de Marte".

Dar care este adevărata poveste?

Încă din 1972, imaginile transmise de sonda *Mariner 9* au dezvăluit construcții ciudate pe suprafața planetei: patru piramide distincte ce apăreau în quadrantul Elysium. Au fost date publicității mai multe studii independente privind aceste formațiuni tetraedice, care prezentau similitudini cu structurile artificiale văzute peste tot în China, Egipt sau Mexic.

Imaginile sondei *Mariner 9,* ce au fost transmise în perioada februarie-august 1972, au pus în evidență existența altor piramide ce aveau nu numai trei sau patru laturi, ci și cinci laturi, a căror geometrie pentagonală părea a fi aceeași cu unele structuri monoanatomice observate la nivel molecular.

În 1976, NASA a trimis următoarea serie de sonde *Viking I* și *Viking 2,* care au transmis pe Terra imagini și mai uluitoare. Printre miile de clișee, se găsea și una reprezentând o imagine clară a unui chip humanoid adiacent unei alte serii de piramide, acest ansamblu fiind localizat în regiunea Cydonia.

În următorii ani, grupuri de cercetători independenți s-au angajat într-un studiu exhaustiv al acestor imagini și au concluzionat că datele susțin posibilitatea că unele imagini ar putea aparține unor structuri artificiale. Nici unul dintre ei nu a susținut că dovezile ar fi absolut convigătoare, dar au fost de acord că probabilitatea este de luat în seamă și că ar fi de dorit ca obținerea unor fotografii mult mai clare să fie una din prioritățile misiunilor viitoare spre planetă.

Misiunea *Mars Observer* a dat naștere la numeroase murmure dezaprobatoare vizavi de politica de publicare a datelor obținute, promovată de NASA. Agenția a. anunțat că, spre deosebire de misiunile trecute, nu vor exista

transmiteri de materiale fotografice publicului. Datele vor fi puse la dispoziţia Cercetătorului Principal aflat sub contract cu NASA timp de şase luni .

Aşadar, pentru misiunea *Mars Observer* au fost introduse severe restricţii în publicarea datelor. şi, din câte se cunoaşte, acelaşi lucru era programat şi pentru misiunea *Surveyor*. Altfel spus, apar două situaţii divergente:

a) cercetarea intensivă, amănunţită a datelor, susţine posibilitatea ca unele obiecte de pe Marte să aibă o origine artificială;

b) dezinteresul inexplicabil (în aparenţă) al Agenţiei Spaţiale Americane în orice efort serios de a obţine noi date despre aceste obiecte cu ajutorul unor fotografii cu rezoluţie înaltă. Rezultanta acestor două condiţii este o breşă etică.

O primă concluzie este importanţa social-culturală şi ştiinţifica a acestei ipoteze. Descoperirea unor structuri artificiale pe suprafaţă unei alte planete ar putea deveni un eveniment ce ar putea rivaliza cu, să spunem, revoluţia lui Copernic în astronomie.

Totuşi, importanţa unei asemenea descoperiri a fost recunoscută de NASA, indirect, ce-i drept, prin eforturile de finanţare a programului *SETI (Search for Extraterrestrial Intelligence)* Căutarea Inteligenţelor Extraterestre prin mijloace radio-astronomice.

Când acest nivel al importanţei intervine în relaţia dintre ipoteza artificială şi inexistenţa unor nivele de prioritate pentru imaginile de pe Marte, concluzia este evidentă; orice dubiu, oricât de mic, în ceea ce priveşte originea naturală a oricărei forme în discuţie, ar obliga NASA să dea o prioritate maximă obţinerii de imagini mult mai clare ale acelor forme aflate pe solul marţian.

În răstimpul celor 30 de ani de când au fost descoperite

aceste forme, oamenii de știință aparținând NASA au susținut cu tărie faptul că cei ce studiază acest subiect și ale căror rezultate apar în reviste și ziare, nu sunt adevărați oameni de știință.

Agenția Spațială Americană a rămas tributară convingerii conform căreia nu există dovezi suficient de credibile că vreuna din acele forme ar putea fi artificială. Conceptul NASA de „dovadă palpabilă" pare a fi acela că formele trebuie dovedite a fi artificiale folosind datele obținute deja, înainte de a se stabili un nivel de prioritate.

Acest concept a blocat, practic, orice altă investigație. Pusă în fața nemulțumirii generale, NASA a dat asigurări că regiunea Cydonia este programată a fi fotografiată cu camere de rezoluție înaltă. Dar această regiune este foarte vastă, iar fotografiile ar urma să acopere doar un mic procent. Și, lucru foarte important, nu a fost specificată vreo prioritate anume pentru formele în discuție. Așadar, cel mai probabil este ca în cursul viitoarelor misiuni acestea nu vor fi fotografiate. Care este motivația acestui comportament cel puțin bizar?

Pentru a răspunde la aceasta, va trebui să ne întoarcem puțin în timp. În 1960, un raport intitulat *„Proposed Studies On The Implications Of Peaceful Space Activities For Human Affaires"*, a fost înmânat președintelui comitetului NASA pentru studii pe termen lung. Materialul a fost pregătit de Brookhaven Institut, Washington D.C., aflat sub contract cu NASA. Raportul schițează posibilele consecințe ale descoperirii unei civilizații extraterestre și ia în discuție dacă o asemenea descoperire ar trebui ținută departe de publicul larg pentru a se evita schimbările politice și un posibil efect devastator asupra oamenilor de știință.

Acest lucru vine în totală contradicție cu politica NASA, potrivit căreia informațiile verificate referitoare la des-

coperirea unor inteligenţe extraterestre; vor fi făcute cunoscute cu promptitudine întregii lumi.

Ames Research Center al NASA a pregătit un raport privind aspectele culturale ale căutării inteligenţelor extraterestre. Aici, poziţia potrivit căreia NASA nu ar trebui să reţină datele de acest fel de la publicare este solid argumentată.

. Felul în care NASA se comportă în acest caz pare a contrazice această politică. Absenţa unor evaluări ştiinţifice a formelor de pe Marte, ignorarea unei cercetări relevante, supraevaluarea temerilor că aceste fotografii ar fi dificil de obţinut din punct de vedere tehnic, posibila „sechestrare" a unor date sub mantia unui „contract privat" şi, nu în ultimul rând, limbajul ambiguu folosit de oficialii agenţiei spaţiale, nu fac altceva decât să alimenteze suspiciunile unei motivaţii ascunse, contrare politicii declarate. Şi atunci este normal ca suspiciunea privind ascunderea evidenţei existenţei unei civiliaţii pe Marte să fie mereu în actualitate.

ANEXA I

Serviciile Secrete
Ale *U.S. Air Force, U.S. Navy şi U.S. Space Force*
descifrează enigma farfuriilor zburătoare
Semnalări de O.Z.N.-uri în arhivele secrete ale *U.S. NAVY*

Dosar de investigaţie: Lawrence T TUCKER

Pacificul era învăluit de o noapte frumoasă. Cerul era senin, iar stelele păreau atât de aproape încât le puteai atinge cu mâna. Norii albi ce se vedeau dedesubt se împrăştiau, dezvăluindu-i strălucirea apelor Pacificului pilotului de pe aeronava transoceanică *„Pan American" DC 7*, care zbura la o înălţime de 20.000 de picioare.

Căpitanul Wilson cerceta cronometrul de bord. Erau orele 3 a.m. după Honolulu. Încă 4 ore de zbor şi aeronava *Pan American* nr. 947, decolată din San Francisco, va ateriza pe aeroportul internaţional de la Honolulu. Căpitanul navei se aşează mai comod în scaunul său, observându-şi secundul Richard Lorenzen şi inginerul de bord Robert Scott.

Pilotul secund tocmai executase manevra de corecţie şi cercetase indicaţiile aparatelor de bord. Inginerul de bord terminase verificarea indicaţiilor aparatelor de control a funcţionării instalaţiilor de bord şi se uita la căpitanul Wilson. Comandantul aeronavei, Wilson, a verificat poziţia aeronavei în spaţiu: era în punctul 28,25 latitudine nordică şi 144,30 longitudine vestică. Toate aparatele indicau normal.

Avionul *Pan American* nr. 947 executa cursa obişnuită. În cabina de pasageri, majoritatea călătorilor aţipiseră, câţiva citeau iar cele două stewardeze erau gata să servească pe cei care ar fi dorit ceva. Şi deodată se petrecu ceva surprinzător! Wilson nu-şi putea crede ochilor.

Lorenze și Scott au rămas muți de uimire în fața priveliștei ce li se înfățișa. La aproape 1.000 de picioare deasupra aeronavei, puțin spre stânga, un mănunchi de lumini albe și strălucitoare brăzda cerul cu o viteză foarte mare, de la sud-vest la sud, direcția de zbor a acestor misterioase lumini era orientată la 180° față de direcția de zbor a aeronavei respective.

Luminile au menținut această direcție timp de 10 secunde apoi au făcut un viraj pe dreapta cu o viteză neîntâlnită la un avion cunoscut. Apoi luminile zburătoare au dispărut tot atât de neașteptat precum au apărut.

Pilotul s-a uitat instinctiv la ceas: erau orele 13.02 după Greenwich. Pilotul a luat microfonul stației de radio de bord și a chemat Centrul de radiocontrol de la Honolulu.

La Henolulu, Centrul de radiocontrol a recepționat mesajul transmis de la bordul aeronavei *Pan Am* nr. 947, confirmând poziția aeronavei căpitanului Wilson și anume 28,25 latitudine nordică și 144,30 longitudine vestică, altitudine 20.000 de picioare; mesajul suna astfel:

„Am văzut un mănunchi de lumini strălucitoare zburând spre est. Aveau aspectul unui centru luminos cu patru puncte luminoase mai slabe în stânga. Mobilul zbura pe o direcție orientată la 18° față de direcția aeronavei mele, apoia făcut un viraj pe dreapta la 90°. Mobilul în cauză părea a fi la o altitudine mai mare decât cea a avionului. Acest obiect zburător a fost văzut și de ceilalți membri ai echipajului, trec pe recepție".

Toți cei de la Central de radiocontrol au rămas complet dezorientați. Imediat după recepționarea mesajului căpitanului Wilson, căpitanul Mathwing de la bordul aeronavei *Pan Am* nr. 942 a chemat Centrul de radiocontrol, comunicându-i următoarele: *„Centrul de radiocontrol Honolulu, aici Pan Am nr. 942, orele 13.02 Greenwich. Poziția 26 latitudine nordică, 146.58 longitudine vestică,*

altitudine 19.000 picioare. Am observat un punct luminos pe fondul cerului senin. Luminile aveau o strălucire de două ori mai mare ca cea a Luceafărului. Obiectul avea aspectul unei stele foarte strălucitoare. Probabil e vorba de o stea căzătoare. Nu putem preciza distanța și altitudinea. Mobilul a fost vizibil timp 10-15 secunde".

„Centrul de control Honolulu, aici căpitanul Zedwick de la bordul aeronavei Stick, orele 13.02 Greenwich, raportează: Altitudinea 13.000 picioare, 26,05 latitudine nordică, 143,30 longitudine vestică. Am observat un obiect luminos. Cer senin, fără lună. Luminile aveau aspectul luminilor farurilor unui autovehicul. Distanța 1 milă. Culoarea obiectului era albă, devenind treptat albă strălucitoare. Obiectul avea aspectul unui mobil luminos cu patru lumini mici în spate. Mobilul s-a deplasat direct spre avionul nostru, având forma unui trailer uriaș. A apărut și a dispărut la sud-vest. Era la aceeași înălțime cu aeronava noastră. Viteza foarte mare, aproape o mie de noduri. Acest obiect a fost văzut timp de 3-5 secunde. Presupunem că este vorba de un meteorit".

„Centrul de control Honolulu, aici căpitanul Moffatt de la bordul aeronavei Empress Flight 323, orele 13.02 Greenwich, 29,40 latitudine nordică, 150,40 longitudine vestică, altitudinea 11.000 picioare. Am observat un obiect ciudat care avea aspectul unui mobil luminos înconjurat de 6 -7 lumini mai mici. Se prezenta ceva mai mare decât o monedă de 10 cenți. Strălucirea era asemănătoare cu cea a farurilor unui automobil, iar culoarea era galbenă spre portocaliu. Mobilul s-a deplasat de la sud-vest la sud-est cu o viteză mai mare decât aceea a unui avion cunoscut. Cu siguranță că nu este vorba nici despre meteoriți, nici despre o stea căzătoare, fiindcă nu am văzut nicio dâră luminoasă".

„Centrul de radiocontrol Honolulu, aici aeronava United Flight nr. 21, orele 13.02 Greenwich, 920 mile marine la est

de Honolulu, 22,30 latitudine nordică, 142,30 longitudine vestică, altitudinea 12.000 picioare. Tocmai am văzut un punct luminos în fața și deasupra avionului, după care și-a schimbat direcția spre stânga. Pe măsura zborului obiectului am observat patru puncte luminoase situate pe aceeași dreaptă cu mobilul luminos".

Toată lumea de la centrul respectiv a început să se agite. Telefoanele sunau. S-au numit ofițeri de serviciu la cartiere generale, comandamente, Forțele Aeriene ale Pacificului și în toate punctele de la frontiera de vest. Cei ce controlează traficul aerian au chemat din nou fiecare avion și au verificat informațiile primite, cerându-le căpitanilor să se prezinte la sectorul operații al Forțelor Aeriene la sosirea pe aeroportul de la Honolulu.

Cartierul general al Forțelor Aeriene ale Pacificului a însărcinat pe ofițerii secției de investigații să interogheze fiecare echipaj și să caute să determine natura mobilului luminos văzut de către respectivele echipaje.

Nu au fost ridicate în aer avioane de alarmă din cauza distanței mari până în punctul unde a fost observat obiectul luminos.

Aproximativ 5 ore mai tîrziu, între 07.15-09.00 ora locală, au fost interogate toate cele 5 echipaje care văzuseră obiectul luminos. Pe lângă aceasta, alte patru echipaje ale aeronavelor *Canadian Pacific Flight nr.* 323, *Pan Am* nr. 945, *Stick, Airwys Flight* nr. 601 *și Pan Am* nr. 752 au raportat că au văzut un obiect zburător luminos în zona de sud-est.

După interogarea echipajelor informațiile au fost trimise la Central de Investigații Aerospațiale de la baza de aviație Wright - Paterson, statul Ohio. Pentru analiză și interpretare.

Reporterii diverselor cotidiene au luat interviuri fiecărui membru de echipaj care a efectuat curse aeriene spre Honolulu în acea dimineață.

Agenția telegrafică a difuzat rapid evenimentul în toate

părţile globului, iar ziarele au publicat articole cu titluri senzaţionale cum ar fi: *Piloţii au văzut nişte misterioase obiecte zburătoare; Obiecte zburătoare cu viteză uimitoare văzute de piloţii aeronavelor* etc.

În general, în cadrul interviurilor acordate, echipajele au declarat exact ceea ce au raportat Centrului de radiocontrol.

Ofiţerii de serviciu de la Cartierul general al Forţelor Aeriene de la Washington au fost mereu solicitaţi să soluţioneze problema legată de obiectele zburătoare neindentificate. Ei au răspuns că s-ar părea să fie vorba de un meteor, iar dacă în urma cercetărilor efectuate de Centrul de Investigaţii Aerospaţiale se va ajunge la o altă constatare, rezultatul va fi dat publicităţii.

Personalul Centrului de Investigaţii Aerospaţiale a luat legătura cu Comandamentul de dezvoltare a cercetărilor aerospaţiale, cu Divizia 28 de aviaţie de la baza aeriană de la Hamilton din California, cu Comandantul Trupelor de Grăniceri de la Frontiera de Vest, cu Comandantul Marinei, cu Divizia de Rachete a Centrului de Investigaţii, pentru a constata dacă fenomenul observat nu a fost cauzat de vreo lansare de rachetă.

S-a luat legătura şi cu Serviciul meteorologic, precum şi cu Grupul 1.110 de sondaj atmosferic cu balonul de la baza aeriană de la Lowry, din statul Colorado. Aici s-a găsit un punct de plecare pe firul soluţionării problemei. Astfel, de la baza de lansare de la Vernalis, din statul California, s-a lansat un balon de sondaj atmosferic în ziua de 11 iulie 1959 orele 13.00 Greenwich, a cărui poziţie aproximativă era 35 latitudine nordică şi 150-158 longitudine vestică.

Baloanele de sondaj lansate erau marcate cu lumini roşii care puteau fi vizibile de la o distanţă de 5 mile. Cu toate acestea, poziţia nordică diferită, intensitatea luminoasă, diferenţa de culoare şi viteza mare a obiectului luminos

observat exclud posibilitatea faptului că ar fi fost observat un balon de sondaj.

Căpitanul Mathwig de la bordul aeronavei *Pan Am* nr. 942 a comunicat că vede o lumină de intensitate celei a Lunii, însă, la o cercetare mai atentă, s-a constatat că Luna apusese la orele 22,38 ora locală sau 08,38 ora Greenwich, deci cu 4 ore și 24 minute înainte de observarea obiectului zburător luminos. Este posibil ca obiectul să fi radiat atâta lumină încât căpitanului să-i fi făcut impresia că vede Luna.

Căpitanul a mai afirmat că obiectul avea o strălucire de două ori mai mare decât cea a planetei Venus, a cărei mărime stelară în punctul de strălucire maximă este de - 4,4, ceea ce înseamnă că este suficient de strălucitoare pentru a da naștere la umbre. Dacă într-adevăr obiectul luminos era de două ori mai strălucitor, înseamnă că mărimea sa stelară este de -5.

Căpitanul Moffatt al aeronavei *Empress Flight* a indicat existența unei lumini ca cea a zorilor de zi. După cum se știe, zorile de zi încep la orele 03.31 ora locală sau 13.31 ora Greenwich, deci cu 29 minute mai târziu de apariția mobilului luminos observat.

În acest caz se presupune de asemenea că luminozitatea puternică a mobilului în cauză a creat impresia de lumină a zorilor de zi. Tot căpitanul Moffatt a afirmat că nu poate fi vorba nici de un meteorit, nici de o stea căzătoare, fiindcă nu s-a văzut nici o dâră luminoasă.

Orice meteorit a cărui strălucire este mai mare de 3 poartă denumirea de bolid. Culoarea lui variază de la alb-albăstrui până la alb-gălbui, verziu și roșiatic. De obicei, atunci când acești meteoriți sunt observați ei sunt însoțiți și de o dâră de lumină, care durează atâta timp cât meteoritul este vizibil, însă intensitatea ei poate varia. Câteodată acești meteoriți se pot fracționa în mai mulți meteoriți, unii putând lăsa urme, iar alții nu.

Referindu-se la meteoriți, într-o lucrare de specialitate,

profesorul Charles Olivier din Pennsylvania a relatat că din cei 33.000 de meteoriţi observaţi de profesorul Guno Hoffemeister de la observatorul astronomic Sonneburg din Germania, numai 42, sau 1 la fiecare 786, au lăsat dâre luminoase cu o durată de 10 secunde sau mai mult. Societatea Americană de Cercetare a meteoriţilor a indicat un raport de 1 la 750.

De asemenea, din cei 102 meteoriţi menţionaţi în referat, numai 28 au avut dâre luminoase. Potrivit celor relatate de profesorul Olivier, meteoriţii cu dâre luminoase apar într-o proporţie de 1 la 258. Viteza medie a celor 102 meteoriţi menţionaţi în raportul profesorului Olivier este de 28 mile pe secundă, ceea ce înseamnă 100,800 mile pe ora sau 87.480 noduri. Direcţiile de zbor sinuoase se datorează formelor neregulate ale meteoriţilor. Uneori, meteoriţii fac o explozie al cărei zgomot poate fi auzit.

După ce faptele relatate în legătură cu obiectele zburătoare neidentificate au fost verificate de către spaţiile radar şi observatoarele civile, ele au fost în continuare trimise la analiză Centrului de Investigaţii Aerospaţiale, pentru ca personalul calificat să-şi dea părerea asupra acestor fenomene.

Concluzia finală a Centrului de Investigaţii Acrospaţiale cu privire la obiectul zburător neidentificat, observat la 11 iulie 1959 în zona dintre California şi Hawai, este un meteorit de o excepţională mărime şi luminozitate de tipul bolidului. În final, Centrul de Investigaţii Aerospaţiale a afirmat că toate rapoartele primite în ziua de 11 iulie 1959 se referă la aceiaşi meteoriţi. Toate cele relatate de martorii oculari cu privire la durata de zbor, direcţia generală şi aspectul obiectului observat confirma această ipoteză.

Concluzia Centrului de Investigaţii Aerospaţiale asupra obiectului luminos a fost publicată la data de 14 iulie 1959, reafirmând ipoteza făcută la 12 iulie 1959, adică după o zi de la observarea obiectului luminos.

Dar publicarea acestei concluzii nu a curmat șirul de scrisori care conțineau întrebări, sugestii, ipoteze. Unii susțineau că asemenea obiecte au fost observate și ziua și că ar putea fi nave spațiale extraterestre.

S-au mai semnalat cazuri de observare de obiecte zburătoare neidentificate (O.Z.N.) în Alaska, în regiunea Nome-Unalakleet. Primul a fost văzut la 14 februarie 1960, iar cel de-al doilea O.Z.N. la 6 martie 1960.

O investigație efectuată în legătură cu O.Z.N.-ul observat la 14 februarie 1960 a relevat următoarele. La orele 4 p.m., în regiunea Nome-Unalakleet, a fost văzut un obiect strălucitor turtit și rotund care scânteia continuu, fiind urmat de o flacără albăstruie. Centrul de Investigații Aerospațiale din Ohio a emis ipoteza că acest obiect ar putea fi un meteorit strălucitor.

Dintre toate informațiile primite de Centrul de investigații Aerospațiale în legătură cu O.Z.N., cele mai valoroase sunt cele care se referă la descrierea de ansamblu (fără a specifica mărimea), direcția de deplasare față de observator, unghiul aproximativ de înălțare și durata cât s-a observat. Pe baza acestor date, folosindu-se metodele trigonometrice, s-a constatat că O.Z.N. ul se afla la o înălțime de 100 mile. Din descrierea O.Z.N.-ului, altitudinea calculată de 100 mile și durata de observare rezultă că este un meteorit.

Doctorul Christian Elvey, profesor la Universitatea din Alaska, adept al concluziei Centrului de Investigații Aerospațiale, a afirmat că obiectul în cauză ar fi un meteorit foarte strălucitor. Alte supoziții nu pot fi formulate din cauza lipsei de date certe.

Referitor la celălalt O.Z.N. observat la 6 martie 1960 în aceeași regiune de către pilotul unei aeronave, care zbura la o altitudine de 4.500 picioare, la 85 de mile la sud de Nome se pot relata următoarele.

Obiectul avea aspectul unei lumini strălucitoare, părând rezultatul unei explozii la bordul unui avion. Pilotul și secundul

au raportat că flacăra era atât de strălucitoare încât i-a orbit pentru două secunde. Dar nu s-a auzit nici un zgomot. Singurul pasager de la bordul avionului respectiv dormea şi nu a auzit şi nu a văzut nimic. De la sol, şeriful oraşului Nome şi o fetiţă de 14 ani din aceeaşi localitate au văzut flacăra aeriană.

Spusele martorilor oculari diferă în ce priveşte dacă obiectul a fost sau nu însoţit de zgomot. Centrul de Investigaţii Aerospaţiale a afirmat că obiectul respectiv a fost un bolid strălucitor, deosebirea constând numai în aceea că un bolid este însoţit de explozie.

Forţele Aeriene ale Statelor Unite au primit o serie de scrisori prin care erau învinuite că refuză să dea informaţii mai detaliate cu privire la aceste O.Z.N.-uri, care ar putea fi nişte nave extraterestre venite din alte planete sau galaxii, şi aceasta o fac pentru a nu produce panică în rândurile populaţiei.

După cum vom vedea mai jos, toate aceste învinuiri sunt lipsite de sens.

Încă de pe timpul romanilor s-au observat farfurii zburătoare, care în scrierile lor sunt menţionate sub denumirea de scuturi zburătoare.

În scrierile lui Iulius Obsequiens, poet latin care a trăit în secolul al IV-lea, se descrie în felul următor fenomenul observat în anul 100 î. Hr., lângă Roma: *„La apusul soarelui, un obiect de formă circulară a fost văzut brăzdând cerul de la vest spre est".*

Printre altele, se pot menţiona următoarele. În anul 1554, în Franţa, lângă St. Chamis, a fost observat un obiect zburător misterios; în anul 1709, în Europa s-a semnalat apariţia mai multor obiecte zburătoare.

La 23 noiembrie 1896, în California, lângă Oakland, a apărut în văzduh un obiect, care avea aspectul unei ţigări de foi. Acest obiect a fost văzut de mii de oameni cum se deplasa încet spre est, spre California şi apoi spre Chicago, unde a dispărut. Astronomii din timpurile acelea au fost de părere

că obiectul respectiv este *Alpha Orionis,* dar cei care l-au văzut erau de părere că este vorba de o navă spațială.

Între 1920 și 1930 s-au înregistrat comunicări sporadice asupra faptului că s-au văzut în aer obiecte misterioase. Dar nimeni nu a fost de părere că ar fi vorba despre nave spațiale, venite de pe alte planete sau corpuri cerești.

În timpul celui de-al doilea război mondial, precum și în timpul războiului din Coreea, piloții au văzut obiecte zburătoare neidentificate, care evoluau la altitudini și viteze mari, inaccesibile pe atunci. În acea vreme explicația acestor misterioase apariții aeriene s-a căutat în fenomenul de descărcare de electricitate statică numit Sfîntul Elm.

Dar adevărata istorie a obiectelor zburătoare neidentificate (O.Z.N.-rilor) începe în 1947 când, la 24 iunie, Kenneth Araold, care zbura cu avionul său personal în zona munților Rainer din împrejurimile orașului Washington, a observat un șir de nouă obiecte asemănătoare farfuriilor. După aterizare el a comunicat ceea ce a văzut, însă lanțul de reacții stârnit de acest eveniment nu s-a limitat numai la ziua aceea.

După câteva zile de la cele relatate de el, farfuriile zburătoare au intrat în centrul atenției naționale. Observatori de pe tot cuprinsul țării au comunicat apariția O.Z.N.-urilor de diverse forme: unele având aspectul farfurioarelor, altele sub formă de picături de lacrimă, unele sub formă de tavă, altele sub formă de reflector de lumină.

Forțele Aeriene au primit rapoarte de la majoritatea bazelor aeriene, care erau adresate Comandamentului de Asigurare Materială de la Baza aeriană din Ohio. Investigații exhaustive au fost efectuate pentru fiecare raport în parte și din acest moment Forțele Aeriene încep să manifeste interes pentru fenomenul semnalat, interes ce s-a materializat sub forma unui proiect.

Acest proiect urma să cuprindă un număr cât mai mare de persoane pe măsură ce Forțele Aeriene progresau cu investigația

pe linia O.Z.N.-urilor. La început, ştirile despre farfuriile sau discurile zburătoare se transmiteau Comandamentului de Asigurare Materială a Forţelor Aeriene pentru analiză şi interpretare, între statul major al Comandamentului de Asigurare Materială, Comandamentul Forţelor Aeriene al U.S.A. din Washington şi alte Comandamente importante, cum ar fi Comandamentul de Aviaţie de Antrenament, Comandamentul de Apărare Antiaeriană, Comandamentul de Aviaţie Tactică şi Comandamentul de Aviaţie Strategică, a avut loc un schimb de scrisori, telegrame şi convorbiri telefonice.

Problema respectivă a pus în încurcătură Forţele Aeriene, fiindcă implica luarea unor măsuri dificile în ce priveşte înfiinţarea unui organ de investigaţie şi colaborarea unui procedeu standard operativ care să facă faţă numeroaselor rapoarte referitoare la O.Z.N.

În septembrie 1947, Comandamentul de Asigurare Materială a Forţelor Aeriene a afirmat că: *„În stadiul de dezvoltare a SUA este posibilă construirea unei aeronave asemănătoare în linii mari cu obiectele zburătoare neidentificate ce s-au observat"*.

În continuare, acest Comandament a arătat că orice încercare de a realiza o asemenea aeronavă ar costa enorm de mult şi ar necesita un timp extrem de mare. Având în vedere experienţa limitată în acest domeniu, Comandamentul de Asigurare Materială a recomandat Forţelor Aeriene ale U.S.A. să elaboreze o decizie care să acorde prioritate asigurării securităţii şi prin care să se adopte un cod pentru fiecare studiu detaliat în această problemă şi care să determine o listă de date ce trebuie puse la dispoziţia agenţiilor guvernamentale interesate.

În decembrie 1947, Cartierul general al Forţelor Aeriene ale U.S.A. a afirmat că forţele aeriene nu trebuie să minimalizeze importanţa rapoartelor referitoare la O.Z.N., nicidecum să le ignore, însuşindu-şi faptul că însemnătatea

misiunii în acest sens consta în a colecta, corela, analiza și acționa, pe baza informațiilor primite.

Pentru realizarea acestor obiective Forțele Aeriene și-au direcționat activitățile cuprinse în proiect în așa fel, încât să se găsească procedee adecvate, atribuindu-se totodată acestui proiect codul de *„Sign"*. Proiectul respectiv mai cuprinde și o clasificare pe linie de securitate a datelor de uz militar.

Proiectul *„Sign"* a intrat în vigoare la data de 22 ianuarie 1948. Denumirea proiectului s-a modificat succesiv. La început se numea *„Grudge"*, apoi în final a căpătat denumirea de *„Project Blue Book"* când a trecut sub auspiciile Centrului de Investigații Aerospațiale, denumire pe care și-a păstrat-o până în zilele de astăzi.

Cu toate că au existat și multe alte comunicări cu privire la observarea O.Z.N.-urilor, ceea ce a văzut Arnold în iunie 1947 se apropie cel mai mult de noțiunea de farfurie zburătoare pe care o știm noi astăzi.

Relatarea lui Arnold după aterizare suna astfel: *„Am putut vedea distinct conturul lor care se proiecta pe zăpada, în timp ce se apropiau de munți. Zburau foarte aproape de vârfurile munților, fiind pe direcția de la sud spre sud-vest. Formația lor de zbor avea aspectul unui stol de gâște înșiruite în diagonală și lipite una de alta"*.

Observațiile lui Arnold se refereau și la faptul că obiectele în cauză erau mai mici decât avionul *DC-4, și* se aflau la o distanță de 20-25 mile.

„Am urmărit timp de aproape trei minute acest șir de farfurii care apăreau și dispăreau pe după aceste vârfuri de munți. Ele erau plate, semănând mai mult cu o tavă întinsă, și atât de strălucitoare ca o oglindă care reflectă razele solare. Niciodată nu am văzut ceva deplasându-se cu o viteza atât de mare".

Arnold a spus că viteza farfuriilor văzute ar fi de circa 1.200 mile pe oră.

Publicată în presă, relatarea lui Arnold a fost tratată cu

amuzament şi neîncredere. La reacţia stârnită de presă prin publicarea senzaţionalei istorisiri, Arnold, simţindu-se ridiculizat, a răspuns nu cu puţină ironie: *„Mă puteţi numi Einstein sau Flash Gordon, dar eu sunt sigur de ceea ce am văzut"*. El a mai adăugat că dacă i se va mai oferi ocazia să vadă un astfel de fenomen, chiar dacă va vedea zburând în aer o clădire de 10 etaje, nu va spune nici un cuvânt despre aceasta.

Nici astăzi nu se ştie exact ce a văzut Arnold pe muntele Rainer. S-a crezut că obiectele respective nu ar fi de origine astronomică. Acest lucru a fost determinat de profesorul Josef Allen Hynek, renumit astrofizician care a devenit şeful observatorului Universităţii din Ohio. Doctorul Hynek a colaborat cu Comandamentul de Asigurare Materială a Forţelor Aeriene, precum şi cu serviciul de investigaţii în problema farfuriilor zburătoare, pentru a determina procentajul ce revine fenomenelor astronomice.

El a scos în evidenţă unele inconsistenţe în aprecierile lui Arnold asupra vitezei şi dimensiunilor farfuriilor zburătoare. Printre altele, Hynek a spus următoarele: *„Orice obiect ce poate fi observat că se deplasează cu viteze subsonice, putem presupune că este vorba de un avion obişnuit"*.

Ulterior, numărul de farfurii zburătoare observate a sporit. În California, la Muroc, un grup de ofiţeri din forţele aeriene a raportat că a observat obiecte zburătoare sferice de aspectul unui disc, care aveau o viteză de peste 300 de mile pe oră.

La Portland, nişte oameni de afaceri au comunicat că au văzut un grup de discuri care se răsuceau. Ele au apărut şi dispărut de câteva ori. La câteva zile după ce Arnold a observat farfuriile zburătoare, s-a primit ştirea că deasupra oraşului său natal s-au petrecut următoarele: *„A apărut un obiect circular ce părea suspendat de un nor şi era la fel de strălucitor ca o oglindă reflectând razele solare"*.

Obiectele zburătoare au continuat să apară şi în rapoartele despre aceste fenomene nu au lipsit detaliile fantastice

În ianuarie 1948, Forțele Aeriene au stabilit procedee operative standard de raportare, investigație, analiză și interpretare a informațiilor asupra O.Z.N.

Ca orice proiect nou, metodele inițiale de analiză și interpretare nu au fost complete datorită naturii necunoscute a fenomenelor raportate. Nu se poate spune că s-au comis greșeli, dar se poate afirma că, datorită lipsei de experiență, au existat omisiuni din cauza neluării în considerație a tuturor posibilităților.

Agențiile de culegere a informațiilor erau interesate să obțină cât mai multe elemente despre O.Z.N. cum ar fi fotografii, probe obiective, date asupra mărimii și aspectului obiectelor în cauză. S-a făcut un apel ca toate persoanele care observă asemenea obiecte să comunice și celorlalți din jur pentru obținerea de date cât mai exacte.

De exemplu, piloților militari li s-a dat indicația să comunice prin radio bazelor aeriene celor mai apropiate asupra prezenței și direcției de zbor a O.Z.N.-urilor, astfel încât aceste baze la rândul lor să poată avertiza celelalte avioane aflate în aer sau organele de resort din zona respectivă.

Majoritatea informațiilor au fost furnizate de persoane competente. Cu toate acestea, fiecare relatare prezintă și anumite inconveniente cum ar fi aprecierea inexactă a distanței, durata scurtă de observare, descrieri vagi, lipsa de fotografii, neconcordanța dintre diferite relatări, lipsa de date descriptive. Toate acestea au făcut dificilă emiterea unor ipoteze concludente. Unele explicații s-au bazat pe existența unor cauze deja cunoscute; din această pricină inițial s-a crezut că ar exista posibilitatea spulberării misterului O.Z.N.-urilor.

Pe măsură ce Forțele Aeriene își continuau activitatea de elaborare a procedeelor de investigație, analiză și interpretare, unii au învinuit Forțele Aeriene de faptul că ascund că ar fi vorba de nave extraterestre, venite de pe alte planete sau corpuri cerești.

Forțele Aeriene, însă, de la început, au avut de înfruntat unele dificultăți. Personalul tehnic a elaborat liste cu elementele principale de informare necesare pentru analiza fiecărui caz în parte, liste ce au fost difuzate agențiilor guvernamentale de informare.

S-au aplicat și metode grafice, astfel încât să poată fi scoase în evidență toate elementele semnificative. Ca mijloace de reprezentare grafică s-au folosit hărți pe care erau marcate pozițiile bazelor aeriene, stațiilor de radiolocație și stațiilor meteorologice, hărți astronomice, hărți cu traseele păsărilor migratoare.

Aspectele psihologice nu au fost nici ele neglijate. Membrii Comitetului de consultație științifică de pe lângă Statul Major al Forțelor Aeriene ale U.S.A. au dat consultații în această problemă. Institutul Meteorologic, Biroul Federal de Investigații, precum și Corporația *Rând,* organizație civilă de cercetări, colaboratoare a forțelor aeriene, și-au dat concursul în această problemă.

S-a emis ipoteza că O.Z.N.-urile ar constitui obiectul de studiu la un nivel științific și tehnic neatins încă în U.S.A. Cu toate acestea, deși în această perioadă U.S.A. constituiau una din cele mai dezvoltate națiuni, dat fiind faptul că cercetările științifice în atare domenii se desfășurau în secret, era posibil ca O.Z.N.-urile să fie produsul uneia din țările de pe globul pământesc.

O altă ipoteză era aceea potrivit căreia O.Z.N.-urile ar fi nave extraterestre, venite de pe alte planete sau din alte sisteme solare. Se cunoaște puțin despre posibilitatea existenței vieții pe alte planete și de aceea nu se poate emite o ipoteză științifică asupra existenței unei civilizații superioare. Mulți oameni au sugerat ideea că planeta noastră ar fi fost vizitată în diverse intervale de extratereștrii dintr-o civilizație superioară, veniți de pe Marte sau Venus. Relatări despre obiecte zburătoare s-au transmis din generație în

generație. Dacă ar fi existat într-adevăr o civilizație superioară, cu siguranță că aceasta ar fi stabilit un contact cu noi, pământenii.

Forțele Aeriene au tratat această problemă cu multă seriozitate și au depus un efort considerabil în elaborarea unor procedee adecvate de raportare, investigație, analiză și interpretare.

La 29 iulie 1952, la Washington, Forțele Aeriene au organizat o conferință de presă pe tema O.Z.N.-urilor. La 17 ianuarie 1953, un grup de consultanți științifici de pe lângă Forțele Aeriene ale U.S.A. a arătat că nu exista nici un fel de dovadă concludentă asupra faptului că aceste obiecte zburătoare ar constitui o amenințare directă a securității U.S.A.

Totodată, consultanții respectivi au recomandat Forțelor Aeriene să ia măsurile necesare spulberării misterului care, din păcate, s-a format în jurul acestor obiecte zburătoare.

La 25 octombrie 1955, Forțele Aeriene au terminat studiul asupra O.Z.N.-urilor, studiu prevăzut în proiectul *„Project Blue Book"*. Secretarul Forțelor Aeriene, Donald A. Quarles, a afirmat că: *„Pe baza acestui studiu noi credem că niciodată nici un obiect, denumit popular farfurie zburătoare, nu a zburat deasupra Statelor Unite"*.

La 5 noiembrie 1957, în baza investigațiilor recente efectuate asupra O.Z.N.-urilor, Forțele Aeriene au comunicat că după 10 ani de investigație nu s-a obținut nicio dovadă care să ateste existența farfuriilor zburătoare. La 6 octombrie 1958, Forțele Aeriene au anunțat de asemenea că nu există niciun temei că farfuriile zburătoare ar fi nave extraterestre.

La 22 ianuarie 1959, Forțele Aeriene au comunicat că din studiile efectuate a reieșit că apariția O.Z.N.-urilor a scăzut cu mai puțin de 1%. La 17 februarie 1959, Forțele Aeriene au convocat o ședință la *Pentagon* pe tema OZN-urilor.

La această ședința s-a subliniat importanța informării cu exactitate a populației asupra acestui subiect. La 15 iulie

1959, Forţele Aeriene au comunicat că apariţia OZN-urilor în primele 6 luni ale anului a scăzut cu 50%.

La 22 ianuarie 1960, Forţele Aeriene au anunţat că în anul 1959 s-au semnalat 326 de apariţii de OZN-uri. La 21 iulie 1960, Forţele Aeriene şi-au reafirmat poziţia în problema OZN-urilor.

În prezent, oamenii de ştiinţă, inginerii şi tehnicienii din cadrul Centrului de Investigaţii Aerospaţiale se ocupă cu analiza obiectelor zburătoare neidentificate în scopul de a ţine la curent publicul american asupra acestui subiect. Un comunicat a fost publicat la începutul anului 1961. Totuşi, farfuriile zburătoare continuau să apară. Apariţia unora se poate explica uşor, iar a altora însă rămâne inexplicabilă din insuficienţă de date.

Pe lângă apariţiile semnalate deasupra Pacificului în iulie 1959, menţionate în capitolul II, în ultimii 13 ani s-au observat O.Z.N.-uri fapt ce a captivat atenţia publică generală; dat fiind că aceste apariţii nu au fost explicate, iar concluziile Centrului de Investigaţii Aerospaţiale nu acceptă existenţa farfuriilor zburătoare, problema O.Z.N.-urilor este încă viu disputată. Unele din aceste apariţii au intrat în aşa-numita *„Categorie a O.Z.N.-urilor clasice"*.

Apariţia unei farfurii zburătoare în anul 1948 a fost urmată de o tragedie. La 7 ianuarie 1948 a fost observat un O.Z.N. care avea aspectul unui con de înghetată de culoare roşie la vârf, în apropierea bazei aeriene Gotman, din statul Kentucky, atât de observatori militari, cât şi de civili.

Cei de la turnul de observaţie de la baza Gotman au cerut aprobarea ca un avion *Mustang F 51* să fie ridicat în aer pentru a cerceta fenomenul. Trei avioane s-au apropiat de obiect şi piloţii au raportat că obiectul respectiv are dimensiuni mari şi învelişul său pare a fi metalic. Unul dintre piloţi a spus că obiectul are aspectul unei picături şi pare a fi fluid.

Comandantul formaţiei, căpitanul Thomas F. Mantell, a

luat legătura cu turnul de observație de la Gotman și a comunicat că obiectul pare că se deplasează cu o viteză egală cu o jumătate din viteza avionului său și se află la o altitudine corespunzătoare poziției Soarelui la orele 12.00.

„Sunt suficient de aproape de obiect pentru a-l putea observa bine. Se află exact în fața mea și continuă să se deplaseze cu o jumătate din viteza mea. Obiectul pare a fi metalic și este foarte mare. Acum se ridică și se deplasează înainte cu o viteză egală cu viteza mea, adică cu 360 de mile pe oră. Intenționez să urc până la înălțimea de 20.000 de picioare si dacă nu reușesc să mă apropii o să-l abandonez". Acesta a fost ultimul contact al căpitanului Mantell cu baza aeriană Gotman.

După 5 minute de la părăsirea formației de către Mantell, celelalte 2 avioane s-au reîntors la bază. Puțin mai târziu, un avion a fost ridicat în aer pentru cercetare. Acesta, zburând pe o distanță de 100 de mile spre sud la o altitudine de 33.000 de picioare, nu a găsit nimic.

Din investigațiile succesive efectuate de Comitetul de Investigație a Accidentelor, precum și de către o comisie medicală a rezultat că Mantell și-a pierdut cunoștința la o altitudine situată între 20.000 și 30.000 de picioare din cauza lipsei de oxigen și a decedat înainte ca avionul să se prăbușească.

Misteriosul obiect din cauza căruia pilotul și-a găsit moartea a fost la început greșit identificat cu planeta Venus. Cu toate acestea, investigațiile ulterioare au arătat că în ianuarie 1948, atunci când s-a produs catastrofa cu căpitanul Mantell, au avut loc lansări de baloane de la baza aeriană *Clinton County* din Ohio.

Din hărțile meteorologice reiese că vântul ar fi putut antrena aceste baloane spre vest, iar curenții de mare altitudine *(Jet stream)* ar fi putut purta baloanele respective spre sud sau spre sud-vest față de baza de la Gotman.

Concluzia finală a Centrului de investigații aerospațiale

a fost aceea că Mantell s-a ciocnit cu un astfel de balon în ziua catastrofei. Vântul puternic ar fi putut menține balonul în poziție orizontală, ceea ce a și conferit balonului un aspect de picătură fluidă observat de piloți.

În orice caz, Mantell a murit fie din cauza ciocnirii cu un balon, fie, după cum sugerează doctorul Donald H. Menzel de la observatorul Harvard, din cauza lipsei de oxigen prin urcare la înălțime mare, antrenat fiind de urmărirea unei farfurii iluzorii create de lumina solară.

Una din cele mai enigmatice apariții de O.Z.N. cu comportare de naya spațială a fost întâlnită de doi piloți, căpitanul Chiles și John Whitted, la 24 iulie 1948, lângă Montgomery, statul Alabama.

În aceeași zi, tot la Montgomery, același O.Z.N. a fost observat și de la sol la baza aeriană Robins cu o oră mai târziu. În toate rapoartele s-a specificat ca O.Z.N.-ul se deplasa spre sud, fiind urmat de flăcări colorate și comportându-se ca un avion obișnuit.

Piloții Chiles și Whitted au raportat că obiectul se prezenta sub forma unui avion fără aripi, având o lungime de 100 de picioare, și avea aspectul unei țigări de foi. Diametrul său era de două ori mai mare decât cel al avionului *B 29 Superfortress* și pe suprafața O.Z.N-uri nu era nici o proeminență.

„L-am văzut amândoi în același timp și ne-am întrebat ce ar putea fi. Obiectul s-a îndreptat asupra noastră, iar noi am virat spre stânga. Obiectul a virat spre stânga sa și a trecut pe lângă noi în dreapta la o altitudine de 700 de picioare, apoi, ca și când ne-ar fi văzut pilotul și ar fi vrut să ne evite, și-a accelerat viteza cu ieșirea unei flăcări puternice, dispărând în nori. Trepidațiile de la O.Z.N. s-au resimțit la avionul nostru DC 3".

Se părea că avionul misterios fără aripi, observat de cei doi piloți, avea în față ceva care semăna cu o cabină având geamurile deasupra.

Căpitanul Chiles a declarat că această presupusă cabină avea aspectul cabinei de pilot, însă era mult mai strălucitoare. El a menționat că iluminația din cabină avea o strălucire asemănătoare cu cea a unei flăcări de magneziu.

„N-am văzut pe nimeni înăuntru. Dintr-o parte a avionului venea o lumină de un albastru intens, care lumina întreaga lungime a fuzelajului. La partea posterioară era o flacără de culoare portocalie-roșiatică cu nuanțe mai deschise spre extremități".

Piloții au spus că flacăra se extindea la 30-50 de picioare sub obiectul zburător și căpăta o culoare mai intensă pe măsura ce avionul se îndepărta. Viteza lui a fost apreciată la 1/3 din viteza unui avion cu reacție.

Centrul de Investigații Aerospațiale a cercetat programările de zbor pentru peste 225 de avioane militare și civile și a ajuns la concluzia că singurul avion care s-ar fi putut afla în zona aceea era avionul *C-47*. Analiza științifică a fenomenului a arătat că un fuselaj de dimensiunile descrise de cei doi piloți ar fi putut lua la bord o încărcătură comparabilă cu greutatea unui avion de această mărime la viteze subsonice. Acest fenomen a rămas până astăzi neexplicat.

La 20 iulie 1952, la *Pentagon* s-a primit de la ofițerul șef cu dirijarea de serviciu la Centrul de control al traficului aerian următorul raport:

„La 19 iulie 1952, orele 11.40 p.m., operatorii de la radar ai Centrului de control al traficului aerian au descoperit pe ecrane 10 imagini neidentificate. Aceste imagini păreau a se afla în zona bazei aeriene Andrews, din Maryland, deplasându-se cu o viteză de aproximativ 100-130 mile pe oră".

Centrul de control al traficului aerian a avertizat baza Andrews, Centrul de coordonare a zborului avioanelor militare din Middletown, statul Pennsylvania, și Centrul de radar situat la 200 de mile de baza Andrews. Interesant este că operatorii de la Centrul de radar al bazei Andrews nu au descoperit pe ecran aceste imagini.

La 20 iulie 1952, orele 03.15 a.m., un pilot a raportat că a văzut câteva obiecte aeriene luminoase între Washington şi Martinsburg. Ele se deplasau în sus şi în jos fără mişcare de translaţie. Aceste obiecte l-au urmărit în timpul zborului de la Harnton la Washington.

Explicaţia acestui fenomen a fost destul de uşoară. Obiectele aeriene observate au fost rezultatul unei inversiuni de temperatură. Este un fenomen neobişnuit care constă în suprapunerea unei pături de aer cald pe o masă de aer rece şi se formează un canal prin care se propagă undele electromagnetice emise de radar, fiind reflectate de obiectele terestre de la mare distanţă.

În mod normal, undele electromagnetice emise de radar se propagă în linie dreaptă şi posibilităţile de reflectare a acestora de obiectivele terestre sunt limitate datorită neregularităţilor solului care, reflectând impulsurile de energie electromagnetică, creează un semnal puternic, dar existenţa unui asemenea canal (culoar) face ca impulsurile de energie electromagnetică să urmeze neregularităţile solului şi să fie reflectate de obiective situate la distanţe mari.

Inversiile de temperatură au şi un efect vizual iluzoriu, deoarece la suprapunerea unei pături de aer cald pe una rece razele luminoase se alungesc şi devin paralele cu suprafaţa pământului la distanţe mari, fenomen ce poate genera un miraj vizual.

În primăvara anului 1957, un avion comercial ce zbura pe ruta New York – San Juan la o altitudine de 19.000 de picioare a observat un obiect luminos mare, care venea direct spre avion. După descrierea pilotului, obiectul avea culoarea flăcării de magneziu cu o tentă de culoare verde. Pilotul a virat brusc avionul pentru a evita o ciocnire cu obiectul aerian misterios.

Centrul de Investigaţii Aerospaţiale a luat legătura cu toate avioanele militare ce zburau deasupra Atlanticului şi a

constatat că în acea zi nu au avut loc lansări de rachete. Pe lângă aceasta, alte cinci avioane comerciale aflate în aceeași zonă au semnalat apariția obiectelor luminoase.

După hartă s-a constatat că toate avioanele au semnalat același obiect. Trei dintre avioane au comunicat că obiectul s-a dezintegrat în aer. Această descriere coincide cu trăsăturile cunoscute ale unui bolid sau meteorit. În final, toate aceste date au fost transmise observatorului astrofizic, a cărui părere a confirmat concluziile Centrului ue Investigați Aerospațiale.

După cum se poate vedea, există o similitudine între acest caz din 1957 și cel din iulie 1959.

La 24 ianuarie 1959, orele 08.45 p.m., un pilot, aflându-se în vecinătatea localității Dradford, statul Pennsylvania, pe ruta spre Detroit, statul Michigan, a observat un obiect luminos misterios și a atras pasagerilor atenția asupra acestei priveliști ciudate. Un alt pilot a văzut un obiect luminos la 50 de mile est de Youngstown, statul Ohio, la orele 08.45 p.m. Observatorii de la sol au raportat apariția unor lumini deasupra orașului Akron, statul Ohio, la orele 09.15 p.m. Primul pilot a făcut următoarea declarație:

„Erau aproximativ orele 20.45. Am observat trei lumini puternice la bordul din stânga în apropierea orașului Bradfort. Zburam la o altitudine de 8.500 de picioare si mă aflam deasupra unor nori în destrămare. Vizibilitatea era perfectă. Mi-a fost dificil să apreciez distanța la care se aflau luminile. Culoarea luminilor era de un galben spre portocaliu deschis. Intensitatea luminilor varia de la slab la strălucitor.

Câteodată intervalul dintre aceste trei lumini era ca între Calea Lactee și Constelația Orion. Deodată luminile au dispărut undeva în spatele meu. Ele și-au schimbat și altitudinea. În decurs de 40 de minute de observare ele au atins înălțimea corespunzătoare poziției soarelui la orele 09.00. Luminile se aprindeau și se stingeau pe rând, iar câteodată se stingeau toate trei simultan.

În decursul perioadei de observare luminile își schimbau intensitatea. Acest lucru a fost observat nu numai de mine, ci și de cei patru membri ai echipajului, precum și de pasagerii aflați la bord. De asemenea, acest lucru a fost observat și de la bordul altor două avioane aflate în aceeași zonă. Singura explicație care s-ar putea da, în afară de aceea a prezenței farfuriilor zburătoare, ar fi operația de alimentare în aer efectuată de un avion, în speță.

Deoarece nu am asistat la o astfel de operație pe timp de noapte, nu sunt sigur de această ipoteză. Viteza de zbor a fost de aproape 250 de noduri. De asemenea nu cunosc viteza avioanelor de alimentare în aer pe timpul unei astfel de operații.

Am luat legătura cu Centrul de control a traficului aerian central pentru a constata dacă mai sunt avioane în aer, dar nu mi-au fost indicate nici măcar cele trei avioane de care cunoșteam că se aflau în zbor.

Pe scurt, îmi vine greu să cred că ar fi fost jeturi. Dacă nu erau jeturi, altă explicație nu pot găsi, deși le-am observat aproape 40 de minute. Datorită întunericului și luminilor puternice nu mi-am putut da seama de mărimea și aspectul lor. Altitudinea obiectelor era la 30° deasupra orizontului meu. Distanța nu am putut-o aprecia".

Declarația scrisă a pilotului respectiv a sugerat posibilitatea ipotezei că el fusese martorul unei operațiuni de alimentare în aer. De altfel, această ipoteză a stat la baza concluziilor trase de Centrul de Investigații Aerospațiale.

Acest obiect s-a dovedit a fi un avion de tipul *B-47* care se alimenta de la un avion de alimentare *KC-97*. Raportul pilotului a confirmat acest lucru, iar investigațiile forțelor aeriene au relevat faptul că 3 avioane de tipul *B-47 se* aflau în zona menționată și se alimentau în aer. Avionul *KC-97* are câteva grupuri de lumini de bord, care la distanță ar putea avea aspectul mai multor lumini. Durata operației de alimentare este de o oră și depinde de tipul avionului care se alimentează

Avionul *KC 97* ce alimentează avioane de tipul *B-47* zboară la o altitudine de aproximativ 17.000 de picioare, viteza lui fiind de circa 230 de noduri. Acest fapt explică de ce luminile văzute de Killian se aflau la 30° deasupra avionului său și au rămas în câmpul de vedere timp de 40 de minute. Toate acestea coincid cu declarația pilotului în ce privește viteza mică și configurația obiectului.

În afară de aceasta, deoarece avionul de alimentare avea o viteză de aproximativ 230 de noduri și pilotul a spus că a văzut luminile la orele 08.45 p.m., este explicabil și faptul de ce observatorii de la sol au văzut luminile la orele 09.15 p.m. O dovadă concludentă a fost dată de escadronul de prevenire și control aerian nr. 772, care a confirmat faptul că cele trei avioane de tipul *B47* executau operațiuni de alimentare în zona menționată.

Mai jos vom relata câteva cazuri mai recente din investigațiile Centrului de Investigații Aerospațiale.

La 21 septembrie 1958, orele 03.00 a.m., o femeie dintr-un oraș situat la nord de Ohio a fost trezită de o lumină puternică ce îi inundase dormitorul. Uitându-se pe fereastra care dădea în curte, femeia a văzut un obiect plat și circular, al cărui vârf avea aspectul unui dom. Martora a declarat că obiectul era la o înălțime de 6-8 picioare față de pământ și se deplasa spre nord.

În momentul când l-a observat, obiectul era la o înălțime de 10 picioare față de nivelul ferestrei. Martora a insistat asupra faptului că partea superioară a obiectului a văzut-o foarte clar și că avea o culoare asemănătoare cu cea a duraluminiului. Obiectul observat avea un diametru de 20 de picioare și o grosime de 6 picioare.

După ce a efectuat câteva ture deasupra curții, obiectul s-a deplasat brusc în sus. Durata de observare a fost de 5 minute.

Investigațiile Forțelor Aeriene au relevat faptul că pe lângă casa martorei era o cale ferată. Din legătura cu organele

de cale ferată a reieşit că un tren a trecut pe lângă casa martorei la ora apariţiei obiectului zburător. Trenul în cauză avea faruri a căror lumină putea fi văzută de martoră.

Ofiţerul de serviciu de la staţia de apărare de coastă a raportat că el a utilizat reflectorul de coastă pentru a semnaliza unei nave. Această lumină era orientată spre casa femeii respective. Ora şi data acestui fapt coincideau cu cele spuse de martoră. Timpul era ceţos şi ploios. Concluzia Forţelor Aeriene a fost aceea că luminile asociate cu condiţiile meteorologice existente au creat iluzia unui obiect zburător.

La 29 septembrie 1958, orele 04.25 a.m., mai mulţi oameni din localităţile situate între Pittsburg şi Washington au văzut un obiect de formă rotundă având o dimensiune de 1/2 din discul lunar, radiind o lumină portocalie şi emiţând un zgomot asemănător cu cel al vântului. Toţi martorii au indicat apariţia obiectului cam la aceeaşi oră. Relatările cu privire la descriere şi direcţie erau asemănătoare. În zona oraşului Washington câţiva oameni au spus că obiectul a aterizat şi că s-a văzut o lumină strălucitoare pe pământ.

Investigaţiile Forţelor Aeriene au scos la iveală faptul că lumina venea din hambarul unui fermier, hambar ce nu fusese de multă vreme utilizat. Această lumină a dat naştere la iluzia că ar fi aterizat un obiect luminos. În ceea ce priveşte obiectul, descrierea aspectului şi viteza dau impresia că este vorba de un bolid. Direcţia de deplasare spre fermă şi lumina din hambar au creat iluzia că ar fi aterizat un O.Z.N. Concluzia Forţelor Aeriene în acest caz a fost aceea că era vorba de un meteorit.

În noaptea de 26 octombrie 1958, doi oameni mergeau cu maşina pe lângă un stăvilar. După ce au ieşit din curbă, ei au zărit un obiect mare, plat, sub formă de ou, ce se afla la 100-150 de picioare deasupra podului.

Ei au încetinit maşina şi când erau la 75-80 de picioare faţă de pod, motorul maşinii s-a oprit, iar farurile s-au stins.

Încercările de pornire a motorului au eșuat, oamenii s-au speriat și au abandonat mașina. Martorii au observat obiectul timp de 35-45 de secunde. Obiectul a emanat o lumină de un alb strălucitor și ambii oameni au avut senzația că le arde fața.

Ridicarea pe verticală a obiectului a fost însoțită de un zgomot puternic.

Pe măsura ridicării, obiectul devenea tot mai strălucitor, forma lui neputând fi determinată. După dispariția obiectului, motorul mașinii a putut fi pornit. Martorii au telefonat poliției celei mai apropiate. Doi polițiști au fosi trimiși la fața locului ca să cerceteze cazul. Cei doi martori le-au relatat cele văzute.

Deoarece senzația că le arde fața nu dispărea, ei au fost trimiși la spital unde medicii, după o examinare atentă, au constatat că nu e nimic grav. Cu toate că s-a făcut o cercetare a acestui eveniment, nu s-a putut ajunge la nicio concluzie plauzibilă.

La 13 martie 1959, orele 06.29 p.m., un O.Z.N. a fost observat într-un stat nordic al vestului mijlociu. Obiectul a fost observat atât de la sol, din aer și de operatorii radar pe ecrane. Cei care au văzut obiectul au relatat că acesta era de formă rotundă, iar culoarea se schimba de la roșu spre verde. Toți martorii au spus că obiectul avea o poziție de 300^0. Avioanele de interceptare ridicate în aer de Comandamentul apărării antiaeriene nu au reușit să se apropie de obiect.

Acest caz a fost cercetat cu toată seriozitatea de către Forțele Aeriene. Fiecare martor a fost ascultat, a fost verificată posibilitatea existenței în aer a unor avioane de transport. Analiza fotografiilor ecranelor radar a arătat că nu era vorba de o țintă reală, ci de o interferență. Fiecare informație arăta că era vorba de planeta Venus.

Schimbările de culoare și de direcție, de deplasare se datorau alternării păturilor de aer în funcție de temperatură. Unii martori au fost de părere că este vorba de o planetă sau stea. Planeta Venus, în momentul în care obiectul a fost

observat, se afla la orizont şi era vizibilă numai datorită fenomenului de refracţie. Faptul că obiectul în cauză îşi menţinea poziţia pe acelaşi azimut şi unghi de înălţare ca planeta Venus, că avioanele de interceptare cu viteza mare nu au reuşit să se apropie şi că obiectul a dispărut treptat, duce la concluzia că era chiar planeta Venus.

La 22 martie 1959, orele 01.30 a.m., o tânără pereche de căsătoriţi ce se deplasa spre un stat din nord-vest a observat un O.Z.N. Tinerii au declarat că obiectul avea o formă de dom cu diametrul de 20-30 de picioare, era luminat intens, de culoare argintie şi lăsa o dâră de culoare roşie. Din hublourile situate dedesubtul obiectului ieşeau două fascicule de lumină convergente. În momentul observării obiectul se deplasa spre sud-vest cu o viteză de 1-1/2 mile pe oră la o altitudine de 200 de picioare.

După aproximativ 10 minute s-a ridicat rapid şi a dispărut. Deplasarea obiectului nu a fost urmată de nici un zgomot. Cei doi tineri erau de o inteligenţă deosebită şi aveau un caracter puternic, investigaţiile efectuate în legătură cu acest caz au arătat că nu este vorba nici despre meteoriţi, nici despre avioane şi că cei doi tineri au fost victimile unei iluzii.

Un observator din apropiere avea un radiotelescop situat la 85 de picioare. Acesta putea fi văzut de către cei doi tineri de pe şoseaua pe care călătoreau. Antena discoformă a radarului era orientată spre sud-vest şi luminată de Lună şi de reflectoare. Turnul din apropiere, care era balizat cu o lumină roşie, se afla pe aceeaşi linie cu radiotelescopul şi putea fi văzut de cei doi tineri. Antena se rotea de la sud-vest spre zenit. Când ajungea în punctul de zenit reflectoarele se stingeau, dând impresia că antena dispare. Toate cele relatate de martori au fost exacte, cu excepţia faptului că ei au interpretat greşit stingerea luminii.

La 7 martie 1960, orele 08.00 p.m., oamenii aflaţi pe plaja de la Miami, din Florida, au observat un obiect luminos

ce brăzda cerul. Părerea imediată a fost că e vorba de un meteorit. Investigațiile însă, începute la 15 martie 1960 de către Centrul național de control și observare a spațiului cosmic de la Betford, statul Massachusetts, au arătat că treptele rachetei satelitului *Discoverer-8* au intrat în atmosferă și s-au descompus la 7 martie 1960.

Știri despre apariția O.Z.N.-urilor sosesc de pretutindeni. Majoritatea acestor apariții a fost explicată logic după o investigație obiectivă. Ceea ce se poate afirma cu siguranță este faptul că experiența dobândită în decurs de 13 ani de cercetări intense a arătat că farfuriile zburătoare nu sunt nave spațiale venite din alte galaxii, ci sunt niște fenomene atmosferice observate, în condiții difuze.

Dispoziția 201 a Forțelor Aeriene ale U.S.A. definește O.Z.N-urile ca fiind orice obiect care prin performanțe, caracteristici aerodinamice sau trăsături neobișnuite nu se aseamănă cu un avion, proiectil ori rachetă sau acel obiect care nu poate fi identificat cu un obiect cunoscut.

Rapoartele asupra O.Z.N.-urilor trebuie să fie cât mai precise și complete, altfel analizele și interpretările prezintă dificultăți foarte mari.

Condițiile meteorologice nefavorabile sau condițiile de iluminare pot crea iluzii ca obiectele obișnuite să fie luate drept O.Z.N. Viteza avionului, urcarea și coborârea bruscă pot produce deformări de imagine, astfel încât obiectele cunoscute să apară ca niște obiecte neobișnuite, executând manevre ciudate și având o strălucire neobișnuită.

Multe din aceste obiecte necunoscute se dovedesc a fi avioane obișnuite, numai că sunt observate sub unghiuri diferite, fie avioane cu reacție moderne care zboară cu viteze mari și la altitudini mari, fie razele solare, selenare sau astrale reflectate de avioane și baloane la altitudini mari, lumina proiectoarelor reflectată de nori, baloane de sondaj

meteorologic la înălțime mare, meteoriți, comete sau stele, planete observabile în anumite perioade ale anului, fenomene meteorologice, formațiuni de nori, păsări migratoare, praful și ceața, focuri de artificii, flăcări, rachete, dâre de condensație.

Un meteorit, o cometă, un balon sau un avion în anumite condiții capătă viteze, direcții și forme ce dau imaginea unui obiect necunoscut. Avioanele la mari înălțimi apar sub forma unui proiectil fără aripi. Obiectele care se mișcă încet ar putea fi baloane.

Obiectele ce sunt însoțite de o flacără sau lumină strălucitoare și care lasă în urma lor o dâră luminoasă pot fi identificate cu comete sau meteoriți. Un alt fenomen este urma de lumină provocată de razele solare pe pâlcuri de ceață sau vapori de apă. Luminile mișcătoare care apar noaptea sau obiectele luminoase din timpul zilei, ce se deplasează cu viteze destul de mari, ar putea fi avioane.

Ceea ce caracterizează majoritatea comunicărilor despre O.Z.N.-uri este faptul că ele indică trăsăturile unui avion modern. În ele se mai descriu și obiecte care au caracteristicile unui container acroșabil pentru rachete, ale aripilor, suprafețelor de comandă și hublourilor.

Vitezele mari ale avioanelor care zboară pe timp de zi micșorează posibilitatea unei observări mai detaliate a obiectului apărut în spațiul aerian. Obiectele discoforme argintii ar putea fi baloane. Lipsa zgomotelor sau a oricărui mijloc de propulsie vine în sprijinul acestei argumentări.

Baloanele de sondaj meteo sunt adesea lansate în mănunchi (mai multe împreună) și, reflectând lumina Soarelui sau cea a Lunii, apar ca niște obiecte care plutesc în chip ciudat, ba pe o traiectorie ascendentă, ba pe una descendentă, ceea ce se datorează curenților de aer ascendenți și descendenți.

Baloanele de sondaj meteorologic pot atinge altitudini

mari și se pot deplasa la distanțe mari. Aceste baloane sunt construite în general dintr-un material reflectant. Ele au un diametru de 100 de picioare și sunt vizibile, în anumite condiții meteorologice, chiar și la altitudini foarte mari. Asemenea baloane văzute în condițiile de reflexie a luminii pot avea aspectul unui disc și o mișcare oscilatorie. Ele sunt prevăzute cu echipament metalic care poate reflecta unde electromagnetice.

De obicei un OZN nu este un balon atunci când viteza de deplasare este prea mare. Unele baloane însă, cum ar fi cele destinate pentru cercetare cosmică, au o viteză de peste 100 de mile pe oră. La identificarea unui obiect zburător cum ar fi balonul trebuie ținut seama de faptul că un balon se deplasează întotdeauna în sensul vântului.

În scopul cunoașterii mai profunde a presiunilor atmosferice, a temperaturilor, a direcțiilor vântului au fost lansate baloane gigant de sondaj atmosferic. Aceste baloane se deplasează la înălțimi foarte mari și construite în așa fel, încât să se autolichideze dacă zboară mai sus de 28.000 de picioare sau la o altitudine mai mică.

Baloanele respective au un diametru de 40 de picioare și un înveliș din material plastic. Atunci când zboară la înălțimi mari deasupra unei mări liniștite și învelișul lor reflectă lumina solară sau selenară, baloanele pot fi ușor luate drept O.Z.N.-uri.

După azimutul și înălțimea apreciată se poate determina ușor astrul care a fost confundat cu un O.Z.N.

Meteoriții sunt identificați prin aspect, viteză mare, durată mică de observare, iar în cazul bolizilor, prin culoare și strălucire. Atunci când planeta Venus este foarte aproape de orizont și este observată prin nori subțiri, ceață sau picături alternative de aer rece și cald, creează impresia că își schimbă culoarea, că săvârșește mișcări ciudate. Pe de altă parte, meteoriții nu au evoluții ciudate. Când durata de observare

este foarte scurtă cu siguranţă că obiectul observat este un corp astronomic.

Un O.Z.N. poate avea unul din următoarele patru aspecte: disc sau elipsă, avion, ţigară de foi, elice.

Forma este un factor determinant în identificarea unui obiect zburător. Distorsiunile de aspect, cauzate de distanţă sau de întuneric măresc dificultatea identificării. Multe din obiectele zburătoare neidentificate nu au putut fi clasificate în categoria obiectelor cunoscute din care fac parte, însă în majoritatea cazurilor ele s-au dovedit a fi reflexiile obiectelor obişnuite observate în condiţii ieşite din comun.

Luminile şi umbrele produc distorsiuni fantastice, în special atunci când sunt observate la mare distanţă şi pe întuneric.,

Această varietate de aspecte este o reflectare a reacţiei la obiectele obişnuite văzute în condiţii ieşite din comun sau un produs al imaginaţiei observatorului, din cauza limitelor fiziologice sau a reacţiei psihologice la asemenea apariţii. Oboseala, condiţiile meteorologice neobişnuite, zborul la mari viteze şi altitudini pot provoca astfel de manifestări.

Unele rapoarte asupra O.Z.N.-urilor afirmă că acestea ar avea forma unui avion obişnuit numai că sunt mai luminoase şi au o aureolă roşiatică. Acest fenomen ar putea avea următoarea explicaţie. Reflectarea unei lumini de către un avion, reflexie care capătă o strălucire neobişnuită datorită unui joc de lumini de la Soare pe părţile metalice ale avionului.

Obiectul în formă de disc cu hublouri luminate ar putea fi un avion obişnuit cu aspect distorsionat, nevăzându-li-se aripile din cauza efectului inversiei de temperatură, din care iese lumina în fascicule duble sau convergente.

Obiectele transparente în formă de ţigară de foi, luminate din interior, ar putea fi avioane cu reacţie care, observate la altitudini mari, par a fi fără aripi. Efectul de miraj al inversiei de temperatură ar putea crea impresia de transparenţă şi strălucire.

Obiectele sub formă de farfurie, care plutesc și evoluează neobișnuit, ar putea fi planetele Venus sau Marte ce se pot observa la orizont în anumite perioade ale anului.

Când obiectele sunt văzute prin ceața sau pâcla, ochiul omenesc, datorită limitelor sale, le percepe ca pe niște obiecte ce evoluează într-un chip ciudat.

Obiectele sub formă de elice pot fi avioane obișnuite sau planoare care apar distorsionate datorită inversiilor de temperatură, în majoritatea cazurilor, apariția semnalelor pe ecranele stațiilor de radar se poate explica prin reflexia undelor electromagnetice de către obiectele îndepărtate din cauza efectului de inversie de temperatură.

Obiectele zburătoare, cum ar fi avioanele și păsările pot fi identificate după mărimea impulsului pe ecranele radar și după viteza și altitudinea de zbor determinată cu ajutorul stațiilor radar. Operatorii de la ecranele radar pot să determine dacă semnalele de pe ecranele radar vin de la ținte reale sau sunt cauzate de alte fenomene.

Un semnal difuz pe ecranul radar înseamnă că s-a detectat un fenomen meteorologic, pe câtă vreme un semnal clar denotă că este vorba de un avion.

Descoperirile recente în aeronautică și astronautică au și ele contribuția lor la apariția imaginarelor farfurii zburătoare. De exemplu, un observator neinițiat ar putea lua drept farfurie zburătoare un avion radar, al cărui aspect se aseamănă cu o farfurie.

Rachetele supersonice de investigație meteorologică, detectate de radar, pot fi interpretate ca O.Z.N. Aceste rachete sunt lansate în stratosferă cu o viteză de 3.000 de mile pe oră. La altitudinea de 20 de mile încărcătura lor explodează și formează un nor de foiță metalică care se detectează cu radarul pentru a se determina direcția și viteza vântului.

Cu O.Z.N. se mai pot confunda și sateliții de investigație științifică, lansați și plasați pe o orbită situată la limita dintre

atmosfera terestră şi spaţiul cosmic. Sateliţii lansaţi de U.S.A. se prezintă sub forma unor sfere lucioase, fiind puse în acţiune de rachete cu trei trepte.

Orbita calculată se află la o altitudine de 300 de mile, satelitul deplasându-se pe orbită în sensul mişcării de rotaţie a pământului. Sateliţii respectivi pot fi observaţi atât din Europa, Nordul Africii, cât şi din Orientul Mijlociu. Din cauza dimensiunilor mici, aceşti sateliţi se pot observa cu ochiul liber la altitudinea respectivă numai în anumite condici meteorologice. Viteza lor mare face ca ei să se afle în câmpul de vedere ai unui observator timp de 20 de minute. Sateliţii *Discoverer* sunt de acest tip.

O serie de tipuri de avioane cu decolare şi aterizare pe verticală aflate în exploatare pot fi confundate cu O.Z.N-uri.

Analizele de până acum au asigurat o serie de explicaţii destul de satisfăcătoare în problema O.Z.N.-urilor. Străduniile seculare ale oamenilor de ştiinţă de a găsi explicaţia la o serie de fenomene au făcut ca astăzi să se cunoască multe lucruri chiar şi despre galaxia noastră.

Cu toate acestea, multe întrebări au rămas fără răspuns, iar cercetările astronautice continuă. Acelaşi lucru este valabil şi în cadrul cercetării atmosferei terestre. Deşi multe se cunosc despre legile naturale care guvernează atmosfera noastră, mai sunt încă numeroase aspecte meteorologice care au rămas necunoscute.

Mesajele confuze cauzate de fenomenele meteorologice şi astronomice neobişnuite percepute vizual pot induce uşor în eroare. Pe fundalul cerului s-au perindat multe apariţii care nu au fost încă explicate. Multe genuri de iluzii se datorează deci fenomenelor meteorologice şi astronomice încă necunoscute.

În anumite condiţii atmosferice, din cauza fenomenului de reflexie şi refracţie, avioane obişnuite, lumina farurilor de automobil, planete, meteoriţi şi alte obiecte identificabile

pot fi luate drept obiecte care zboară cu viteze supersonice, având diferite culori și aspecte.

Norii, ceața, fumul industrial, picăturile de ploaie, fulgii de zăpadă sau cristalele de gheață sunt particule tipice care alcătuiesc lentilele atmosferice prin care obiectele obișnuite apar ca farfurii zburătoare. Lumina farurilor de automobil reflectată de nori poate crea imaginea unor discuri luminoase care evoluează ciudat cu viteze foarte mari.

Alte surse de lumină pot produce iluzii similare, a căror culoare este determinată de fenomenul de refracție a luminii în atmosferă, datorită existenței picăturilor de apă sau a cristalelor de gheață. Aerul cald are un indice de refracție mai mic decât cel al aerului rece. În general, aerul este mai cald la suprafața pământului și se răcește progresiv pe măsura creșterii înălțimii. În astfel de condiții se văd obiectele la altitudine mare.

Creierul înregistrează imaginile prin intermediul ochiului. Razele de lumină au o traiectorie concavă, care se intersectează cu orizontul. Când gradientul de temperatură crește, razele de lumină se frâng dând naștere la fenomene optice. Mirajul se produce în următoarele condiții:

1) când aerul de la suprafața pământului este foarte cald, el se rarefiază, având o densitate mai mică și traiectoria convexă a razelor de lumină se reduce, iar în condițiile în care temperatura este foarte mare această traiectorie devine concavă;

2) în condițiile de inversie de temperatură, atunci când un strat de aer cald se găsește peste un strat de aer rece, traiectoria razelor de lumină se îndreaptă până când ajunge să fie paralelă cu suprafața pământului.

Aceste condiții neobișnuite dau naștere la miraje, iar ochiul percepe imaginile în mod distorsionat cărora mintea nu le poate da imediat o interpretare corectă. Munți de înălțimi obișnuite, orașe mari pot fi proiectate în atmosferă.

Pe de altă parte, suprafeţe întinse de teren pot fi distorsionate, apărând sub forma unor imagini separate care plutesc şi dau impresia unor obiecte suspendate care se pot lua drept farfurii zburătoare.

Privită de la bordul unui avion în zbor, imaginea unei porţiuni de teren proiectate în atmosferă având forma unei ţigări de foi îşi schimbă mărimea la modificarea înălţimii faţă de avionul din care este observată, dând impresia că îşi măreşte sau micşorează viteza.

Acelaşi lucru este valabil şi noaptea pentru imaginile formate de surse luminoase cum ar fi proiectoare, faruri, luminile oraşelor şi corpurile cereşti. Inversia de temperatură poate proiecta imaginea unui avion pe fondul cerului şi astfel apare iluzia că sunt două avioane suprapuse.

Mirajul cauzat de distribuţia de temperatură este singurul tip din nenumăratele fenomene meteorologice care provoacă iluzii de apariţii aeriene neobişnuite. Celelalte forme de miraj sunt cauzate de reflexia şi refracţia luminii la trecerea prin diferite structuri atmosferice, cum ar fi diferite feluri de nori, picături de ploaie, fulgi de zăpadă, cristale de gheaţă, ceaţă sau pâclă.

Combinaţiile de fenomene meteorologice şi chiar combinările de fenomene meteorologice şi astronomice pot crea impresia că obiectele pornesc brusc sau decolează.

Refracţia combinată şi dispersia atmosferică pot da impresia că un astru îşi schimbă poziţia şi culoarea. Acest lucru este valabil în special pentru obiectele ce se află jos la orizont. Planeta Venus, de exemplu, poate avea culoarea roşie la mijloc şi un albastru strălucitor spre extremităţi, dând impresia că este un obiect zburător ce lasă dâre luminoase roşiatice.

Un observator aflat la bordul unui avion în aer poate confunda uşor acest fenomen cu un obiect zburător neobişnuit. Pe măsură ce avionul se deplasează cu viteze

mari, poziția sa relativă față de obiect se schimbă și ea, iar condițiile atmosferice din mediul situat între avion și obiect se pot schimba și ele. Astfel obiectul poate căpăta aparent forme și culori fantastice.

Deși toate planetele pot crea în anumite condiții imagini de obiecte zburătoare, Mercur, Venus, Marte și Jupiter excelează în acest sens.

La strălucirea sa maximă, planeta Mercur are o mărime stelară de 1,9. Această strălucire este mai mare decât a unei stele de categoria 1. Planeta Mercur poate fi observată din când în când și un timp scurt dimineața și în amurg. Faptul că planeta respectivă se află aproape de Soare, ea nu poate fi observată pe timpul nopții. Planeta în cauză răsare și apune odată cu Soarele.

Distanța planetei Mercur față de Soare este de 28^0 și linia acestei distanțe nu este niciodată perpendiculară pe linia orizontului terestru, ci trece prin punctul sudic al discului solar, deoarece ecliptica (traiectoria aparentă a Soarelui în jurul Terrei) este orientată sub un unghi față de orizont. Orbita planetei Mercur este înclinată la 7^0 față de orbita Terrei, adică are o înclinare mai mare decât a oricărei planete vizibile.

Dar această înclinare nu situează planeta departe de ecliptică. Deoarece planeta Mercur are orbita plasată în interiorul orbitei Terrei, ce se deplasează între noi și Soare, dat fiind faptul că, la fel ca toate planetele, primește lumina de la Soare, ce are faze asemănătoare cu cele ale Lunii.

Planeta Venus cu o mărime stelară de 4,4 este cea mai strălucitoare dintre toate planetele, după ea urmând Marte. Alternativ, o perioadă de 9-10 luni Venus este o stea de dimineață și o altă perioadă de 9-10 luni o stea de seară. Planeta Venus este cea mai vizibilă de pe Terra datorită distanței mai mici, precum și a distanței maxime de 46^0 față de Soare.

Strălucirea mare a acestei planete are la bază doi factori:

apropierea de Soare şi Terra şi puterea de reflexie *(albedo)* de 0,59, ceea ce înseamnă că planeta Venus reflectă 59% din lumina pe care o primeşte (din razele de lumină incidente). Orbita planetei Venus se află în interiorul orbitei Terrei, deci ea evoluează între Terra şi Soare şi are faze ca şi Luna.

Planeta Marte este alternativ o stea de seară timp de 13 luni. Marte este prima planetă a cărei orbită este în exteriorul orbitei Terrei. *Albedo* este de aproximativ 0,15, iar mărimea sa stelară este de 2,7. Ca strălucire, Marte ocupă locul al doilea după Venus. Deoarece Marte evoluează pe o orbită exterioară celei a Terrei, se observă întotdeauna părţile luminate de Soare. Această planetă nu are faza ca Venus sau Mercur. Observată prin telescop, această planetă are aspectul unei proeminenţe şi este de culoare roşiatică.

Planeta Jupiter este de asemenea de o mare strălucire, fiind întrecută de steaua Sirius, planetele Venus şi Marte. Jupiter are un *albedo* de 0,56, iar mărimea sa stelară este de 2, 3. Această planetă evoluează în jurul Soarelui pe o orbită mai mare decât a Terrei şi, de aceea, la fel ca Marte, nu are faze, de pe Terra văzându-se partea sa luminată.

Planetele Venus şi Marte, atunci când se află jos la orizont şi sunt observate prin ceaţă sau vapori de apă, par a-şi schimba culoarea şi a se deplasa cu viteze mari. Venus apare jos la orizont în timpul primăverii şi are o strălucire deosebită. Marte, când se află jos la orizont, la începutul verii, se aseamănă cu un obiect zburător.

Dacă una din aceste planete este observată mult timp, neavând un punct de referinţă precis ales, dă impresia de evoluţii ciudate. Astfel, planetele cu strălucire mare din galaxia noastră constituie o sursă permanentă de obiecte zburătoare iluzorii.

Câteodată, una din cele mai strălucitoare stele, Sirius, seamănă cu un O.Z.N. În aceste cazuri, la fel ca planetele menţionate, steaua respectivă se află jos la orizont, culoarea

ei se schimbă și astrul pare că evoluează straniu. Acestea se datorează fenomenului de difuzie și de refracție în atmosferă și contribuie la interpretarea confuză a naturii fenomenului observat.

Aureola *(haloul)* apare atunci când lumina de la Soare sau de la Lună trece printr-un strat subțire de nori format din cristale de gheață, fiind vizibil și discul luminos cu conturul său. Acestea se numesc sursele solare sau lunare și se datorează fenomenului de refracție.

La trecerea luminii solare sau lunare prin cristale de gheață în cădere pot rezulta diverse figuri luminiscente. Aureolele sunt de obicei albuii, însă o aureolă bine dezvoltată este roșiatică în interior și galbenă la extremități.

Cometele și meteoriții sunt deseori confundate cu obiectele zburătoare, deși sunt observabile destul de rar datorită faptului că unghiul de incidență este mic. Cometele sunt corpuri nebuloase ce efectuează o mișcare de revoluție în jurul Soarelui și au perioade mari de eclipsă.

Deși perioadele lor nu sunt determinate, câteva din ele, cum ar fi cometa Halley, se așteaptă să apară la date precise. Nucleul acestei comete pare a fi alcătuit din gaze înghețate care măresc strălucirea pe măsură ce orbita cometei se apropie de Soare. Pe măsura apropierii cometei de Soare gheața se topește și se degajă gaze care formează un nor în jurul nucleului, nor denumit *Coma.*

Unele comete devin atât de strălucitoare încât pot fi observate și ziua. Deoarece coada unei comete este compusă din materie degajată de Soare, coada se află în față sau în spatele nucleului, acest lucru depinzând de faptul dacă cometa se apropie sau se depărtează de Soare.

Meteoriții sunt corpuri ce intră în atmosfera Terrei, încălzindu-se atât de puternic încât se transformă într-un gaz incandescent. Originea meteoriților este foarte controversată. Teoriile cu privire la originea meteoriților pornesc de la

dezintegrarea cometelor şi merg până la dezintegrarea planetelor. S-a apreciat că 24.000 de meteoriţi ce pot fi observaţi cu ochiul liber intră în atmosfera pământului în decurs de 24 de ore. Aceste corpuri spaţiale au diferite mărimi începând de la microscopice până la mase ce cântăresc câteva tone.

Meteoriţii strălucitori sunt cunoscuţi sub numele de bolizi. Unii dintre aceştia pătrund în straturile mai joase ale atmosferei terestre, unde explodează cu zgomot. Bolizii apar extrem de rar în decursul unui an.

Meteoriţii ce străbat atmosfera terestră pot avea diverse forme, care depind de mărimea şi compoziţia meteoritului respectiv, precum şi de condiţiile meteorologice în care a fost observat. Un meteorit de strălucirea Stelei Polare poate fi format din particule de mărimea granulelor de nisip.

Examinarea atentă a meteoriţilor descoperiţi a arătat că aceştia au forme neregulate. Cu toate acestea, mulţi meteoriţi, la intrarea în straturile dense ale atmosferei, capătă o formă conică.

Mulţi dintre meteoriţi au formă sferică sau de disc cu coadă incandescentă ce poate fi luată drept un jet. Nu este neobişnuit faptul că meteoriţii sub formă de sfere incandescente au o culoare care variază de la roşu închis pînă la verde strălucitor, se deplasează în şir, dând impresia de obiecte zburătoare în formaţie.

Meteoriţii mari au traiectorii lungi, traversând câmpul de vedere de la un orizont la celălalt. Aceşti meteoriţi se deplasează în sensul mişcării de revoluţie a Terrei, iar viteza lor la intrare în atmosferă variază.

Meteoriţii care depăşesc Terra au viteze foarte mici de 7 mile pe secundă, pe câtă vreme meteoriţii care se deplasează în jurul Terrei au viteze mari de 40 de mile pe secundă. Aceste feluri de apariţii şi comportamente amplificate de condiţiile meteorologice măresc posibilitatea confundării lor cu O.Z.N.-uri. Un fenomen ce poate fi observat în legătură cu

Soarele și Luna este fenomenul cunoscut sub denumirea de *Soare fals și lună falsă. Soarele fals* apare în partea opusă Soarelui real, la o distanță de 22^0 și are o culoare roșiatică.

Acest fenomen este imaginea Soarelui produsă de refracția luminii în cristalele de gheață și este deseori observat când aureola este bine dezvoltată. Fenomene secundare pot apare și față de Soare. Fenomenul în legătură cu Soarele poartă denumirea de *Parhetia*. Fenomenul în legătură cu Luna se numește *Paraselene*.

O altă apariție ciudată este așa-numitul fenomen *subsoare* rezultat din reflexia Soarelui de un strat plat de cristale de gheață și sub Soarele real apare încă un Soare a cărui strălucire este la fel de mare ca cea a Soarelui însuși.

Acest fenomen poate dezvolta la rândul său alți nori falși și aureole, iluzia luând proporții fantastice. Noaptea Luna va da naștere în condițiile respective la aceleași fenomene. Formațiile de nori *Cirus* sunt niște adevărate ecrane pe care se observă iluziile rezultate din refracția și reflexia luminii, fiindcă acești nori conțin cristale de gheață.

Norii respectivi se află în straturile superioare ale atmosferei, ceea ce face ca fenomenele de *Soare fals* sau *Lună falsă* să apară în tot cursul anului. Cu toate acestea, fenomenele respective pot avea loc și în straturile mai joase ale atmosferei, în zonele temperate pe timp de iarnă.

Aurora Boreală dă naștere la fenomene care au fost confundate cu O.Z.N. Fenomenul de *Aurora Boreală* este generat de magnetismul terestru, exploziile de pe suprafața Soarelui și alte fenomene solare. *Aurora Boreală* se răspândește pe un sector de 23^0 față de polul magnetic. în Europa *Aurora Boreală* este foarte rar observată de la latitudini mai mici de 50^0.

Aurora Boreală nu se poate observa în plină zi. Câteodată strălucirea *Aurorei* depășește strălucirea Lunii. Cea mai frecventă formă sub care apare *Aurora Boreala* este cortina sau banda unduitoare.

Deşi capătul inferior al *Aurorei* este aproape orizontal, *Aurora Boreală* observată din Europa apare sub forma unui arc din cauza distanţei mari de observare. *Aurora Boreală* poate fi formată din mai multe cortine, care pot apare şi dispare foarte repede, pot fi persistente sau se pot deplasa de-a lungul orizontului. Uneori *Aurora Boreală* apare fără formă, ca o lumină difuză pe cer. *Aurorele* slabe nu au culoare.

Deşi strălucitoare intens au o culoare galben-verzuie, dar poate fi şi roşie, albastră, violetă sau cenuşie. O cortina galben-verzuie este colorată la extremităţi în roşu. În funcţie de distanţa de la observator *aurorele* pot apare fie mult deasupra orizontului, fie pe orizont. *Aurora Boreală* poate fi ea însăşi confundată cu un O.Z.N.

Se presupune că o serie de alte fenomene asociate cu *Aurora Boreală* pot da impresia că ar fi vorba de O.Z.N. Asemenea fenomene apar în timpul furtunilor magnetice şi probabil că sunt rezultatul gazelor degajate în urma exploziilor ce au loc pe Soare, precum şi în urma altor activităţi solare.

Un astfel de fenomen observat în Nord-vestul Europei avea aspectul unui disc luminos foarte mare, care a apărut la orizont în partea de est-nord-est şi care se deplasa încet pe cer, luând forma unei elipse alungite, apoi, înainte de a dispare în partea opusă, a luat din nou forma de disc.

Acest fenomen a fost observat de mulţi oameni de ştiinţă, în acelaşi timp cu furtunile magnetice. S-a presupus că acest fenomen se datora gazelor care se deplasau prin straturile superioare ale atmosferei din zona boreală. Culorile variau de la alb, alb-perlat, alb-verzui şi alb-gălbui.

Din calculele bazate pe observaţiile asupra fenomenului a reieşit că lungimea era de 70 mile şi diametrul de 10 mile. Fenomenul respectiv de o mărime şi strălucire foarte mare putea fi observat din aer la sute de mile distantă, putând căpăta

diferite forme din cele mai fantastice. Înregistrările astronomice oficiale au relevat că astfel de fenomene pot da naștere la iluzii fantastice.

Atmosfera terestră este guvernată de o serie de legi naturale foarte complexe. În cele relatate mai sus nu s-a intenționat să se explice cauzele astronomice și meteorologice ale fenomenelor, ci s-a căutat să se rezume aspectele mai importante care ar putea contribui la crearea iluziilor de farfurii zburătoare.

În unele cazuri obiectele zburătoare semnalate au fost detectate și de stațiile radar terestre și de bord. În general, aceste detectări radar sunt cauzate de fenomene meteorologice. Undele electromagnetice sunt reflectate de o serie de obiecte, multe dintre ele nefiind vizibile cu ochiul liber.

Multe obiecte solide care reflectă energia electromagnetică sunt ușor de recunoscut pe ecranele stațiilor de radar. Obiectele zburătoare, cum ar fi avioanele, păsările, baloanele meteorologice, sunt ușor de recunoscut datorită mărimii și suprafeței lor de reflexie.

Totuși, unele baloane, cum ar fi de exemplu baloanele ionosferice, se ridică la altitudini mai mari decât avioanele obișnuite și se deplasează sub acțiunea curenților de aer, care pot avea o viteză de peste 150 mile pe oră. Impulsurile de la aceste baloane pe ecranele stațiilor de radar ar putea fi interpretate ca impulsuri venite de la O.Z.N.

În unele condiții astronomice și meteorologice, pe ecranele stațiilor de radar pot să apară impulsuri neobișnuite. Undele electromagnetice se propagă în atmosferă în linie dreaptă, însă pot fi deviate datorită unor condiții de temperatură și umiditate neobișnuite.

Undele electromagnetice pot fi deci reflectatate și refractate în atmosferă. În asemenea condiții undele electromagnetice deviate pot nimeri la obiectele de la sol care le reflectă și pe ecranele stațiilor apar impulsuri ca de la

obiecte zburătoare. Datorită mișcărilor păturilor de aer impulsurile rezultate pe ecran din reflexia undelor electromagnetice de la obiectele terestre se deplasează dând imaginea unui obiect mișcător.

Inversiile de temperatură pot mări distanța de la care se recepționează în mod normal undele electromagnetice reflectate. Astfel obiectele pot apare la distanță mai mică, iar impulsurile reflectate de la obiectele situate la mare distanță, apărând pe ecran creează un tablou confuz.

Undele electromagnetice sunt reflectate și de vapori de apă condensați sub forma picăturilor de ploaie, fulgilor de zăpadă sau cristale de gheață. Reflexiile radar pot acoperi o mare parte a ecranelor, având aspectul unor spoturi luminoase difuze și fluctuante.

Deplasarea vaporilor de apă poate fi provocată de curenți de aer la mari altitudini având o viteză de 100 de mile pe oră. în mod normal aceste formațiuni se pot identifica ușor după intensitatea și mărimea spoturilor luminoase de pe ecranele stațiilor radar. Meteoriții care intră în atmosfera terestră și nimeresc într-o zonă radar pot produce reflexii care sunt greu de identificat. Meteoriții care trec prin straturile superioare ale atmosferei cu o viteză de 100.000 mile pe oră sunt foarte rar detectați de stațiile radar. Aceia care sunt detectați se apropie de Terra cu o viteză de 25.000 mile pe oră sub orice unghi. Impulsurile reflectate de acești meteoriți apar la orice altitudine și distanță, depinzând de posibilitățile stației de radar.

Rapoartele radar referitoare la acest tip de fenomen se pot verifica printr-un studiu asupra traiectoriilor meteoriților în timpul observării. Pe lângă aceasta, există posibilitatea ca o stație radar, care are caracteristci asemănătoare cu cele ale unei alte stații de radar pe aceeași lungime de undă, poate cauza pe ecran impulsuri neobișnuite care generează confuzii.

Deși acest fel de reflexii (bruiaj) poate cauza apariția pe

ecran a uneia sau a două ținte, fenomenul în sine nu este greu de recunoscut.

Un studiu minuțios asupra unor asemenea impulsuri neobișnuite vine în sprijinul afirmației că asemenea fenomene sunt explicabile relativ ușor. Experiența unui operator la stația radar are un rol important în identificarea fenomenelor neobișnuite apărute pe ecran.

Cu toate acestea însă verificarea datelor astronomice și meteorologice este necesară pentru a se constata cu certitudine dacă obiectul observat este sau nu un obiect zburător.

Factorii psihologici afectează spiritul de observație și de interpretare al individului. Una din cele mai mari piedici în interpretarea intelectuală corectă o constituie faptul că simțurile te pot înșela. Văzul este un proces psihologic, iar percepția și interpretarea provocate de imaginile vizuale sunt determinate de experiența acumulată și de familiarizarea cu obiectele înconjurătoare.

Această relație dintre experiența acumulată și interpretarea imaginilor vizuale poate da naștere la multe erori. Echipajele care zboară cu avioane de mari performanțe, în condiții meteorologice neobișnuite, fiind în stare de încadrare psihică și de extenuare, pot face asemenea interpretări eronate.

Obiectele aflate în raza vizuală pot apare a fi situate la mare distanță. Obiectele respective pot căpăta diverse forme. De exemplu niște pete de nori pot apărea sub aspectul unor globuri de lumină plutitoare și dacă o astfel de pată mai este iluminată și de o sursă exterioară de lumină se creează impresia unei surse luminoase sferice.

Văzută pe fundalul unui cer întunecos, efectele unei asemenea pete sunt spectaculoase. Atunci când aceste pete trec prin fața ochiului se creează impresia de mișcare. Un alt fenomen fiziologic îl constituie imaginea remanentă. O scânteiere bruscă de lumini impresionează retina ochiului și face ca imaginea percepută să persiste chiar după dispariția sursei care a provocat-o.

Lumina scânteietoare, meteoriții, cometele pot produce acest efect de imagine remanentă și interpretate ca O.Z.N. *Hipoxia* (insuficiență de oxigen) influențează capacitatea de observare și de reacție, efectele *hipoxiei* fiind asemănătoare cu cele ale unei intoxicații alcoolice.

De obicei, în asemenea cazuri vederea este afectată, reacțiile sunt întârziate și imaginile apar distorsionate. O fisură în masca de oxigen poate cauza stări alternative de *hipoxie și* stări normale, individul nefiind conștient de aceste schimbări.

O serie de teste, efectuate de școala de medicină aerospațiala pentru determinarea efectelor oboselii, au arătat că extenuarea îl poate face pe individ să aibă stări halucinate, având iluzia că vede obiecte neobișnuite. Chiar și în cazurile de oboseală mai puțin pronunțată, are loc o reducere a capacității de observare și de interpretare a fenomenelor.

Două fenomene destul de frecvente sunt acelea de *autohipnoză și autochinezie*. Ambele fenomene provoacă reacții asemănătoare, de exemplu, o lumina staționară apare ca un corp luminos în mișcare. În *autohipnoză* această reacție este cauzată de concentrarea atenției asupra unei surse luminoase exterioare.

Autochinezia este rezultatul observării unei lumini staționare în condițiile lipsei legăturii cu obiectele din jur. Multe fenomene optice, atât pe plan fizic, cât și cel fiziologic, sunt rezultatul direct al zborurilor la mari altitudini. Când zborul decurge la înălțime mică vizibilitatea țintelor la mare distanță este redusă de transparența scăzută a atmosferei din cauza cetii, pâclei etc.

Aceasta se explică prin faptul că lumina reflectată de obiect este redusă prin absorbție și prin împrăștiere primară și secundară pe traiectorie.

Odată cu variațiile de contrast datorită interferențelor atmosferice apar niște contururi imaginare. Acest lucru a fost

dovedit de experimentele efectuate de școala de medicină aerospațială a Forțelor Aeriene ale U.S.A.

În studiile respective a reieșit că mărimea unghiulara și distanța aparentă a obiectelor depind de transparența atmosferică. Pe măsura creșterii altitudinii diferența dintre luminozitatea aparentă și luminozitatea reală a unui obiect are ca efect faptul că obiectul respectiv apare mult mai strălucitor decât în realitate. Aceasta poate da o interpretare greșită a unui obiect destul de cunoscut.

Efectele fiziologice enumerate mai sus sunt doar câteva din manifestările ce rezultă din reacții diferite. Multe efecte fiziologice cauzate de zborurile la altitudini mari sunt încă necunoscute. Însă acești factori influențează capacitatea individului de a interpreta acțiunile senzoriale. Dacă asemenea factori ar fi bine cunoscuți de către echipajele de zbor, acestea ar putea identifica corect obiectele obișnuite observate în zbor.

Capacitatea de înțelegere, gradul de susceptibilitate, care poate merge până la sugestie, precum și nivelul intelectual al omului sunt factori vitali în identificarea obiectelor zburătoare. Greșeala de a nu nota detaliile cu exactitate duce la interpretări eronate. O imaginație prea mare, asociată cu un sâmbure fiziologic, poate transforma fenomenele astronomice și meteorologice necunoscute în obiecte zburătoare neidentificate.

Percepția și senzația sunt foarte strâns legate între ele și au un mare efect asupra reflectării. În cele mai multe cazuri, motivația determină modul în care interpretăm ceea ce vedem, iar presupunerea poate duce la manifestări ce nu sunt legate direct de fenomenele fizice.

Discernământul dintre ceea ce percepem prin intermediul simțirilor și ceea ce cunoaștem sau intuim este foarte dificil, cu atât mai mult, cu cât capacitatea de înțelegere este un rezultat al percepției prin simțuri și prin intuiție. Având în

vedere cele arătate, se impune o atitudine obiectivă, care să permită o interpretare corectă a fenomenului, ceea ce îl va ajuta pe observator mai mult decât emiterea unor supoziţii sau teorii.

S-a sugerat că lumea pe care o cunoaşte fiecare dintre noi este rezultatul experienţei noastre de viaţă şi al condiţiilor de mediu. Când într-o cameră obscură sunt proiectate două pete de lumină de intensităţi diferite la aceeaşi distanţă faţă de observator, la închiderea unui ochi şi staţionarea observatorului, pata de lumină mai intensă pare a fi mai aproape decât cea de intensitate mai mică.

Diferenţa de strălucire are drept consecinţă deosebirea aparentă dintre distanţe. Dacă aceste două pete luminoase de intensitate egală vor fi proiectate una la nivelul duşumelei şi alta la un picior mai sus, pata superioară pare a fi la o distanţă mai mare faţă de observator decât cea interioară.

Dacă petele respective vor fi proiectate una la nivelul plafonului iar cealaltă mai jos, pata inferioară pare a fi la distanţă mai mare decât cea superioară.

În cazul când două baloane umflate şi iluminate indicate sunt situate la un interval de un picior unul faţă de celălalt, observatorul va avea o varietate de reacţii la ceea ce vede.

Dacă strălucirea şi mărimea celor două baloane rămâne aceeaşi iar observatorul le priveşte cu un singur ochi de la o distanţă de aproximativ 10 picioare, el va vedea două obiecte strălucitoare situate la aceeaşi distanţă. La modificarea mărimii, când strălucirea rămâne aceeaşi, balonul mai mare pare a fi mai aproape.

Când mărimea se modifică continuu, baloanele luminate se prezintă sub forma unor sfere luminoase ce evoluează în spaţiu, într-un chip ciudat Acelaşi lucru se vede şi cu ambii ochi. Dacă strălucirea se modifică, iar mărimea rămâne aceeaşi, efectul este similar. În cazul modificării mărimii şi a strălucirii, cei mai mulţi dintre observatori sunt înclinaţi să aprecieze distanţa după mărime şi după strălucire.

Efectul acestor teste cu observatorul are ca premiză experiența anterioară a observatorului în aprecierea distanței. El afirmă că deoarece cele două puncte sunt egale ca mărime ele sunt egale și ca strălucire. Prin urmare obiectul mai strălucitor trebuie să fie mai aproape.

În cazul când două puncte de lumină se află unul deasupra celuilalt, experiența anterioară îl face pe observator să afirme că, proiectată mai jos, lumina inferioară pare mai aproape, iar când sunt proiectate sus, lumina superioară pare a fi mai aproape, iar când este proiectată mai sus, lumina superioară pare a fi mai aproape.

De obicei, orice schimbare de mărime a obiectului este o urmare a schimbării poziției obiectului față de observator. Pe măsura ce obiectul se apropie, el devine mai mare, iar pe măsura îndepărtării se micșorează.

Prin urmare, în cazul celor două baloane, observatorul afirmă că orice schimbare de mărime a celor două baloane este o consecință a schimbării de distanță față de el.

Aceste experiențe au arătat modul în care pot apare confuziile din relația dintre percepția vizuală și experiența anterioară în efortul de înțelegere și interpretare a obiectelor observate.

În cazul când vedem un obiect sesizăm nu numai poziția acestuia în spațiu, ci și existența lui ca obiect cu trăsăturile respective. Obiectele observate prin ceață sau la lumina reflectată prezintă caracteristici pe care în realitate nu le au, însă percepute vizual sub aspectul în care se prezintă observatorul tinde să le accepte ca reale.

Astfel, psihologic, el creează un obiect ale cărui caracteristici nu există în realitate. Prin urmare se impune ca observatorul să analizeze cele observate, ținând seama de condițiile meteorologice și de iluminare neobișnuită și să nu accepte caracteristicile aparente, care se pot explica prin condițiile deosebite.

Atunci când observăm un obiect necunoscut, în încercarea de a-l identifica, ne bazăm pe experiența noastră anterioară.

În cazul în care caracteristicile obiectului necunoscut nu-și găsesc punctul de referință, oglindirea în experiența noastră anterioară, încercăm un sentiment de nesiguranță și apelăm la imaginație pentru a corela percepția vizuală cu reflexia, imaginația este colorată de sugestie și tocmai aici ia naștere pericolul interpretării greșite.

Sugestia este un element care intervine în viața noastră cotidiană. Reclamele, publicitatea, concepțiile oamenilor de artă, povestirile științifico-fantastice, propaganda, închipuirile fanatice toate acestea acționează asupra subconștientului sub forma sugestiei.

De pildă, atunci când căutăm o explicație a unui lucru neobișnuit, necunoscut apelăm la imaginație, în loc să apelăm la rațiune, sugestia intervine, influențând modul nostru de a gândi.

Modificările fiziologice, cauzate de oboseală, măresc susceptibilitatea la sugestie, iar ca urmare apar manifestări psihologice pe care rațiunea le respinge. Observatorul trebuie să încerce să-și interpreteze observațiile.

O analiza obiectivă a caracteristicilor pe care le-a observat, analiza făcută ținând seama de condițiile în care s-au făcut observațiile, va contribui la o identificare cât mai exactă a obiectului necunoscut.

Ar fi greșit să credem că ochiul înregistrează tot ce se află în câmpul său vizual. Iată, de exemplu, alegeți-vă un cuvânt din această frază, apoi mutați-vă privirea pe cuvântul următor, și mai departe pe cuvântul succesiv și veți constata că nu mai puteți citi primul cuvânt ales după ce raza vizuală s-a deplasat cu cinci cuvinte.

Pe timpul zilei se vede cel mai bine, însă ochiul nu-și deplasează progresiv raza vizuală, ci în salturi. Acest lucru

prezintă o mare importanță pentru un pilot pe un avion de luptă. Din experiență s-a constatat că ochiul nu sesizează detaliile atunci când se mișcă.

Detaliile sunt sesizate numai când ochiul și-a concentrat raza vizuală asupra unui obiect. În cazul supravegherii spațiului aerian, să nu credeți că observați totul dintr-o privire. Modul corect de a observa spațiul aerian este acela de a mișca progresiv ochii la intervale egale (pe porțiuni).

Aprecierea distanței se face instinctiv datorită vederii binoculare. În cazul zborului, când distanțele sunt mari, noi apreciem distanța în mod monocular. Pentru a localiza clar un obiect ochiul își modifică focarul, ceea ce favorizează aprecierea mai exacta când este vorba de distanțe mici. La distanțe mari, modificarea focarului este neglijabilă.

Vederea poate să inducă ușor în eroare când observați pe timp de noapte luminile unui automobil sau ale unui avion. Fenomenul ce are loc poartă denumirea de fenomen *autochinetic.*

Atunci când lumina este staționară, la concentrarea privirii, ea pare a se mișca descriind arcuri de cerc. În cazul în care lumina este în mișcare, se pare că obiectul se deplasează înainte. Singurul remediu al acestui fenomen iluzoriu este de a nu privi fix obiectul respectiv.

Un alt fenomen iluzoriu ce se poate vedea noaptea este acela care apare sub forma unei lumini care se dilată și se contractă la o distanță fixă, când de fapt este o lumină care se apropie sau se îndepărtează de observator.

Praful, picăturile de ploaie, zgârieturile de pe parbriz, deformează imaginea și noaptea și ziua. O pată de pe parbriz poate după câteva ore să se prezinte sub aspectul unui obiect zburător.

În legătură cu culorile perceptibile noaptea, culorile bleu și verde sunt cele care se observă mult mai ușor. Roșul și portocaliul se observă mai greu.

Mai există încă multe surse de interpretare eronată la observarea unui obiect care duc la confundarea lui cu O.Z.N. Acest lucru este firesc şi se poate întâmpla oricui.

După cum se ştie, printr-un act al Congresului semnat de generalul Thomas Whit, şeful de Stat Major al Forţelor Aeriene ale U.S.A., s-a stabilit că programul de investigaţie şi analiza a O.Z.N. constituie una din sarcinile principale a apărării antiaeriene a U.S.A.

Datorită faptului că identificarea rapidă constituie cea de-a doua din cele 4 faze ale apărării antiaeriene, şi anume detectarea, identificarea, interceptarea şi distrugerea, Forţele Aeriene menţin programul de identificare a obiectelor zburătoare.

Statisticile din ultimii 13 ani arată următoarele:

Numărul de obiecte observate şi raportate Forţelor Aeriene ale U.S.A.:

ANUL	
1947	79
1948	143
1949	186
1950	169
1951	121
1952	1.501
1953	425
1954	429
1955	404
1956	778
1957	1.178
1958	573
1959	364
1960	173
TOTAL =	**6.523**

Din analiza cifrelor de mai sus, se poate observa că anii de vârf au fost 1952 si 1957. Analiza ulterioară a arătat că au

existat împrejurări propice apariției unor asemenea ani de vârf. În anul 1952, aparițiile deasupra orașului Washington, tratate în capitolul IU, s-au adăugat la aparițiile în alte părți, crescând astfel numărul de cazuri de obiecte zburătoare neidentificate observate, în anul 1957, în octombrie s-a lansat de către ruși satelitul *Sputnik-1*. Ca urmare, în ultimele 3 luni ale anului au fost înregistrate tot felul de obiecte zburătoare.

Corespondența primită în toți acești 13 ani de Forțele Aeriene conțin o serie de învinuiri la adresa Forțelor Aeriene în problema O.Z.N. Învinuirile acestea au fost repetate și trebuie să dăm un răspuns la această chestiune. Prima învinuire vizează existența unui document, datat 23 septembrie 1947, care ar conține o concluzie secretă la care a ajuns Centrul de Investigații Aerospațiale, potrivit căreia farfuriile zburătoare ar exista în realitate.

În cea de-a doua învinuire se afirmă că în 1948 s-ar fi elaborat un document secret care atestă că obiectele zburătoare neidentificate (O.Z.N.) ar fi nave extraterestre.

A treia învinuire constă în aceea că Serviciul de investigații secrete al Forțelor Aeriene ar fi ajuns la concluzia că obiectele în cauză sunt interplanetare.

Cea de-a patra învinuire se referă la existența unui raport secret prezentat de oameni de știință cei mai de seamă, ce s-au întrunit la *Pentagon* în ianuarie 1953, prin care Forțele Aeriene sunt îndemnate să dea publicității toate informațiile asupra O.Z.N., concluziile secrete ale Forțelor Aeriene, precum și fotografiile nesoluționate prin interpretare.

În ce privește prima învinuire, răspunsul este că nu există niciun document care să conțină concluzia ce ar atesta existența farfuriilor zburătoare. Autorul rândurilor de față nu se îndoiește de faptul că în primele zile ale programului de investigație. O.Z.N, a existat și această ipoteză, care a fost inclusă cu scopul de a elabora un program mai vast de apreciere și investigație pentru Forțele Aeriene.

De asemenea, nu este exclus ca una sau mai multe persoane care au participat la elaborarea acestui program să fi fost convinse de faptul că farfuriile zburătoare ar reprezenta nave spaţiale.

Cu privire la cea de-a doua învinuire, nu există niciun document care să ateste că farfuriile zburătoare ar fi nave spaţiale. Şi aici nu este exclus ca unii, dintre participanţi la elaborarea programului să fi fost de părere că e vorba de nave extraterestre, însă nu există niciun document care să ateste acest lucru.

Răspunsul la cea de-a treia învinuire este că nu există documente care să conţină concluzia că este vorba de obiecte interplanetare.

La cea de-a patra învinuire răspunsul este simplu. În perioada de 14, 15 şi 16 ianuarie 1953, la cererea Forţelor Aeriene ale U.S.A. s-a format o comisie de oameni de ştiinţă care să elaboreze un program de cercetare a O.Z.N. şi care să facă recomandări în această problemă. Recomandările comisiei respective nu sunt nicidecum nişte concluzii secrete aşa cum se afirmă în cea de-a patra învinuire. Concluzia finală la care a ajuns această comisie cuprinde următoarele:

a) O.Z.N. nu reprezintă un pericol fizic direct;

b) O.Z.N. nu sunt o creaţie a unor puteri străine ostile U.S.A.;

c) O.Z.N. nu sunt nişte fenomene necunoscute, care să necesite o revizuire a concepţiilor ştiinţifice actuale;

d) în cazul în care nu se vor lua măsuri de a spulbera misterul O.Z.N., acest lucru va putea constitui un pericol pentru securitatea naţională, în sensul că o înregistrare maximă de asemenea apariţii poate să provoace o panică pe scară naţională, ce ar putea fi speculată de propaganda ostilă.

Comisia întrunită în 1953 a făcut următoarele recomandări:

a) să se ia măsuri urgente pentru a se înlătura misterul O.Z.N.;

b) publicul să fie asigurat că nu există nicio dovadă că în spatele acestui fenomen ar exista forțe inamice;

c) personalul din Serviciul de investigații al Forțelor Aeriene trebuie să fie în așa fel instruit, încât să depisteze și să respingă informațiile eronate.

În afară de învinuirile arătate mai sus, mai există încă o învinuire și anume aceea că Forțele Aeriene le e frică să spună adevărul cu privire la O.Z.N. fiindcă acestea ar provoca o panică pe scară națională.

Aceasta este o învinuire ridicolă, deoarece Forțele Aeriene continuă să informeze publicul asupra rezultatelor cercetărilor, fapt care nu demoralizează cu nimic populația. Adevărul adevărat în această chestiune este că publicul are încredere în Guvernul și Forțele Aeriene ale U.S.A. și nu crede că ființe raționale extraterestre ne vizitează planeta.

Procedeele de raportare, investigație, analiză și interpretare s-au îmbunătățit considerabil de când Kenneth Arnold a observat pentru prima oară farfurii zburătoare la 27 iunie 1947. Studiul și analiza aparițiilor O.Z.N. continuă și astăzi de către un personal tehnic selecționat sub conducerea Forțelor Aeriene, precum și de ingineri și de oameni de știință din afara Forțelor Aeriene, pe baza unui contract.

Doctorul J. Allen Hynek, profesor de astrofizică și director al observatorului astronomic din Cambridge, a fost consultantul principal al Forțelor Aeriene în problema O.Z.N. în această calitate, dr. Hynek a prezidat o adunare a comitetului ținută la *Pentagon*, la 17 februarie 1959, în scopul dezbaterii filozofiei și a politicii pe care trebuie s-o adopte Forțele Aeriene în programul de investigație a O.Z.N.

Recomandările făcute în urma acestor dezbateri sunt următoarele: Forțele Aeriene trebuie să continue desfășurarea programului O.Z.N.; Investigațiile Forțelor Aeriene asupra aparițiilor raportate trebuie făcute în mod științific și cu luarea

în consideraţie a tuturor posibilităţilor; Toate resursele Centrului de Investigaţii Aerospaţiale trebuie să fie disponibile pentru a contribui la realizarea programului de analiză şi interpretare a O.Z.N., iar publicul trebuie ţinut la curent cu poziţia Forţelor Aeriene în problema O.Z.N.

Aceste recomandări sunt aplicate şi, în fiecare lună, un comitet special al Forţelor Aeriene se întruneşte cu scopul de a constata dacă aceste recomandări sunt îndeplinite.

Poziţia oficială a Forţelor Aeriene poate fi rezumată în câteva cuvinte, în cadrul eforturilor de a da o explicaţie ştiinţifică fenomenului respectiv, Forţele Aeriene nu-şi pot asuma rolul unui scriitor de povestiri ştiinţifico-fantastice numai pentru a satisface plăcerea acelei părţi din public care crede în existenţa navelor extraterestre.

Forţele Aeriene cred că de investigaţia fenomenului O.Z.N. răspund oameni competenţi care se conduc după un program ştiinţific amplu. O mică parte din populaţia ţării noastre trăieşte cu impresia greşită că Forţele Aeriene nu au găsit oameni de ştiinţă competenţi care să ajute la soluţionarea problemei O.Z.N. şi că nu publică informaţiile importante despre O.Z.N.

După cum se ştie, în numeroasele ocazii Forţele Aeriene şi-au publicat concluziile privitoare la O.Z.N. şi au căutat să dea o explicaţie ştiinţifică acestui fenomen. În pofida acestui fapt, acest grup de populaţ

Interesul acestor oameni este lesne de înţeles, deoarece obiectul este atât de nou şi de fascinant încât a dus la crearea unor organizaţii întregi. Multe din aceste organizaţii editează reviste şi cer ca Forţele Aeriene să le acorde sprijin. Nu este necesar să arătăm că Forţele Aeriene nu au resurse prevăzute pentru acest lucru.

Pe lângă aceasta, Forţele Aeriene nu şi-ar face datoria faţă de poporul american, dacă, prin sprijinul lor, ar încuraja aceste organizatii.

Aceste organizații susțin că informațiile furnizate presei de către Forțele Aeriene sunt cenzurate de guvern. Forțele Aeriene sunt nevoite să filtreze informațiile date presei, deoarece în trecut, când unor scriitori la cererea lor li s-au dat toate informațiile, faptul a fost interpretat cu o aprobare a existenței O.Z.N.

Dacă Forțele Aeriene nu dau o serie de date, cum ar fi numele celor care au văzut obiecte zburătoare, aceasta nu se face pentru a lipsi publicul de informații importante necesare pentru o apreciere justă, acest lucru nu se face pentru că ar exista o putere extraterestră și nici din motivul că ar dori să alarmeze poporul american, acest lucru se face, în majoritatea cazurilor, pentru a nu alimenta imginația oamenilor cu o curiozitate bolnăvicioasă în căutare de senzații.

În puține cazuri, se procedează în acest fel pentru a nu compromite procesul de investigație științifică. În afară de aceasta, de anumite informații s-ar putea folosi potențialul inamic, în sprijinul acestei informații s-ar putea da următorul exemplu: dacă s-ar da publicității că s-a detectat un O.Z.N. de către stațiile de radar într-o anumită zonă, dar care s-a dovedit a fi reflexia undelor electromagnetice de fenomenul de inversie de temperatură sau alt fenomen meteorologic, inamicul ar putea pătrunde în condiții specifice în zona respectivă.

În această privință, trebuie să menționăm din nou că nu există niciun material al Forțelor Aeriene care să ateste că ar exista nave extraterestre aerospațiale.

Forțele Aeriene au o sarcină foarte mare în apărarea antiaeriană împotriva sistemului de armament pe care îl știm că îl posedă inamicul. Transferarea de oameni și bani de la această importantă misiune pentru un program de investigații asupra O.Z.N., despre care până la ora actuală nu există nicio dovadă științifică palpabilă, înseamnă periclitarea securității țării.

Forţele Aeriene nu neagă faptul că obiectele zburătoare necunoscute au fost observate de oameni pe deplin conştienţi şi responsabili. Din investigaţiile efectuate în ultimii 13 ani nu a reieşit că aceste apariţii sunt nişte obiecte care au la bază ceva ştiinţific, nici că ele ar fi nave aerospaţiale şi că ar prezenta un pericol pentru securitatea U.S.A.

Ca să fim sinceri, O.Z.N. ar putea fi considerate că sunt nişte nave aerospaţiale extraterestre dirijate sau nedirijate. Dar, după cum se ştie, nu există nicio dovadă ştiinţifică care să vină în sprijinul acestei ipoteze.

Atunci când călătoria spaţială va fi realizată, Forţele Aeriene ale U.S.A. vor vedea dacă asemenea nave spaţiale există sau nu şi vor informa de urgenţa Ministerul Apărării al U.S.A.

Aceasta este tot ce se poate spune până în prezent (anii 60) despre farfuriile zburătoare. Încă nu există nave spaţiale extraterestre. Se află însă în exploatare aşa-numitele farfurii zburătoare, dar acestea sunt avioane care zboară în atmosferă la altitudinea de 10.000 de picioare şi deci nu sunt nave spaţiale extraterestre.

Firmele care construiesc asemenea avioane sunt: compania *Novercraft,* din Anglia, compania *AERO,* din Canada, şi companiile *Curtis - Wright şi Nord Motor,* din Statele Unite.

ANEXA II

RAPOARTE OZN RADAR VIZUALE
după J.Allen Hynek

La aproximativ ora 10 și 40 minute, operatorul nr. 2 a raportat că a prins două semnale la pozițiile de 40^0 și respective 70^0. În același timp comandantul avionului și copilotul au văzut aceste două obiecte de culoare roșie. Comandantul avionului a primit autorizația de a neglija planul de zbor și de a urmări obiectul. El a anunțat Centrul de Apărare Aeriană Utah... care a confirmat imediat prezența obiectelor pe ecranele sale.

(*Din raportul oficial al ofițerului din Serviciul de informații al aviației).*

La prima vedere, s-ar părea că exemplele care implică observații atât radar, cât și vizuale ale unui OZN ar trebui să ofere informații de calitate superioară. Din nefericire, nu așa stau lucrurile. Lipsa anchetelor ulterioare și aplicarea „teoremei Blue Book" asta nu poate fi, deci asta nu există a împiedicat, după părerea mea, prelucrarea și prezentarea unor astfel de informații așa cum se cuvine.

Observațiile radar ale OZN-urilor ar putea să apară, la prima vedere, ca o sursă de informații de calitate, dar numeroasele capricii ale propagării undelor radar sunt de așa natură, încât îți îngăduie aproape întotdeauna să atribui o observație OZN radar unor astfel de capricii, dacă vrei asta cu tot dinadinsul.

Totuși, în dosarele Proiectului Blue Book există exemple de observații radar care sunt clasate ca „neidentificate" (deși un șef al Proiectului Blue Book a depus mărturie în fața

Congresului, dar nu sub jurământ, că în dosarele Blue Book nu există nici un caz OZN radar care să nu fi fost explicat satisfăcător*).

Cazuri radar neidentificate din dosarele Blue Book sunt, de exemplu, observaţiile din 18 septembrie 1951 de la Goose Bay, Labrador, din 13 august 1956 de la Lakenheath, Anglia, din a cărei relatare am extras citatul de la începutul capitolului; 3 iunie 1957 de la Shreveport, Louisiana şi 6 decembrie 1952, în Golful Mexic.

S-a susţinut adesea că OZN-urile nu sunt reperate de radar. Este foarte adevărat că, potrivit declaraţiilor oficiale, puternicul sistem de protecţie radar a ţării nu pare să producă o recoltă bogată de observaţii OZN. UCT-urile" *Uncorrelated Targets*" sunt observate pe ecranele radar ale Apărării Radar Nord-Americane (NORAD), dar, pentru că ele nu satisfac condiţiile unei traiectorii balistice, sunt repinse în mod automat fără a mai fi examinate.

Ar fi fost uşor să se introducă un subprogram de rutină în computerul NORAD, care să izoleze UCT-urile fără să le asocieze cu misiunea de bază a NORAD-ului; în ciuda sugestiei mele, Blue Book n-a adoptat niciodată această idée. În consecinţă, nu este posibil să afirm că rapoartele în care este implicat radarul sunt rare în mod intrinsesc. Nu înseamnă că, dacă nu sunt raportate oficial, ele ar fi prea rare.

În orice caz, există observaţii radar raportate. Când observaţia visuală însoţeşte o observaţie OZN radar şi când,

---

* „Obiecte Zburătoare Neidentificate", audiere în cadrul Comitetului pentru serviciile armatei al Camerei Reprezentanţilor, al 89-lea Congres, sesiunea a 2-a (la 5 aprilie 1966), prezidată de deputatul L. Mandel Rivers (preşedintele Comitetului), pag. 6073:

DL. SCHWEIKER:... unele din obiectele neexplicate au fost văzute pe ecranele radar. Mi se pare că aţi dat un răspuns negativ chiar acum câteva minute.

MAIORUL QUINTANILLA: E adevărat. Nu avem cazuri radar neexplicate.

** Ținte neconfirmate

desigur, se poate stabili că observațiile vizuale și radar se referă în mod precis la același obiect sau incident, există marea speranță a unui „profit științific", dacă investigațiile sunt făcute cu seriozitate.

Ca și mai înainte, am ales o duzină de cazuri reprezentative, pentru a ilustra această categorie și a construi un prototip care să constituie modelul observațiilor, folosind, ca și mai înainte, declarațiile martorilor. Am adăugat „experienței umane" și o „experiență instrumentală", care dă un suport solid celei dintâi.

Raportorii

Începem, ca și până acum, cu tipurile de raportori implicați în această categorie de cazuri.*

În niciunul dintre cazurile selectate nu sunt mai puțin de doi observatori pentru fiecare observație raportată. Numărul

* Observatori ai cazurilor radar-vizuale selectat

STATISTICĂ

Ocupația	*Numărul*
Operatori radar	15
Operatori de control ai aeroportului	7
Membri ai echipajului unei nave	6
Piloți militari	6
Piloți comerciali	5
Aviatori militari	3
Membri ai personalului de pe puntea unei nave	3
Piloți particulari	3
Pasageri ai unui avion particular	2
Aviatori (clasa a II-a)	2
Aviatori (clasa a III-a)	2
Aviatori (clasa I)	1
Căpitan de vas	1
Matelot (clasa a II-a)	1
Matelot de punte	1
Al treilea locotenent	1
Ofițer commandant (de navă)	1
Director operațiuni avioane de bombardament	1

mediu de martori este 5,0; numărul median de 4,5. Zece dintre aceste cazuri sunt din fişierul Blue Book, numai două dintre ele fiind înregistrate în mod oficial ca „neidentificate".

Un caz considerat de Blue Book drept „propagare anormală" este socotit de Raportul Condon ca „neidentificat". Blue Book a evaluat celelalte şapte cazuri astfel: probabil avioane (4); posibil avion (1); avion, miraj şi inversiune radar (1); probabil balon şi probabil avion (1). Niciuna dintre identificările Blue Book nu a fost confirmată de vreo dovadă pozitivă, în mare măsură, poate, pentru că nici unul dintre cazuri nu a fost cercetat cum se cuvine.

Reacţiile diverşilor observatori faţă de experienţa lor sunt interesante. Un pilot şi elevul său au fost informaţi de turnul de control că, potrivit radarului, sunt urmăriţi de cinci minute de un OZN.

Pilotul a confirmat raportul, declarând că obiectul nu era un avion obişnuit. Pilotul a spus: „Surpriza era atât de mare, încât am rămas împietriţi. Poate avea de gând să ne doboare, după toate câte le ştiam"

Rapoartele

Următoarele extrase dintr-o transcriere a unei convorbiri între pilotul unui avion cu reacţie Lear, turnul de control din Albuquerque şi un pilot al companiei Naţional Airlines sunt revelatoare în privinţa reacţiilor şi atitudinilor.

Înaintea schimbului de replici pe care-l voi reproduce a avut loc o convorbire între turnul de control din Albuquerque şi pilotul unui avion cu reacţie Lear care se afla lângă Winslow, Arizona. Pilotul semnalase o lumină roşie, iniţial la poziţia lui de la ora 10, care se aprindea şi se stingea şi apoi se transforma în patru lumini dispuse vertical. Radarul de la Albuquerque „prindea" un obiect numai când lumina era aprinsă şi niciunul când era stinsă.

Lumina s-a multiplicat de mai multe ori, părând că „retrage în sine însăşi luminile situate dedesubtul luminii iniţiale": apoi, când turnul de control înştiinţa avionul că

obiectul se apropie, acesta din urmă se juca parcă de-a pisică și șoarecele, accelerând rapid de câteva ori.

După circa 25 de minute și cu o accelerație uluitoare, potrivit afirmației pilotului, pe care l-am interogat îndelung, dar care a insistat să i se păstreze anonimatul, obiectul s-a înălțat sub un unghi de 30^0 și a dispărut în mai puțin de 10 secunde.

Potrivit pilotului, radarul de la Albuquerque a „prins" obiectul până în momentul accelerației finale și al dispariției. Un scurt fragment din convorbirea radio între pilotul avionului Lear (L), turnul de la Albuquerque (A) și pilotul companiei National Airlines (N) este revelatoare în ceea ce privește atât reacțiile, cât și atitudinile:

„A către N: Vedeți ceva la poziția voastră de la ora 11?

N către A: Nu vedem nimic.

A către N: Sunteți sigur că nu e nimic la poziția voastră de la ora 11?

A către N: Ați auzit convorbirea noastră cu avionul lear?

N către A: Da, vedem acum obiectul îl supraveghem.

A către N: Ce pare să facă obiectul?

N către A: Exact ce-a spus avionul Lear.

A către n: Vreți să raportați un OZN?

N către A: Nu.

A către L: Vreți să raportați un OZN?

L către A: Nu. Nu vrem să raportăm."

Un alt caz radar-vizual reprezentativ nu numai pentru cazurile radar-vizuale în general, dar și pentru modul de aplicare a „teoremei Blue Book", a avut drept martori doi piloți ai aviației comerciale și un operator de la un centru de control al traficului aerian . Întemeindu-se pe declarația unui pilot șovăielnic al companiei American Airlines, care nu voia să fie implicat în această afacere, Blue book a clasat cazul, cu eticheta „lumini de aterizare". Cerând informații suplimentare de la controlorul traficului aerian, am primit următoarea scrisoare.

„Am reflectat mult dacă să răspund sau nu la scrisoarea dv... Totuşi, cu cât mă gândesc mai mult la explicaţia pe care au dat-o Forţele Aeriene incidentului, cu atât sunt mai tulburat... Sunt controlor al traficului aerian de 13 ani, 3 ani în cadrul Forţelor Aeriene ale Statelor Unite şi 10 ani în cadrul F.A.A.* Iată ce s-a întâmplat la 4 mai 1966: mă aflam în schimbul de noapte în sectorul radar pentru mare altitudine, la Charleston, West Virginia...

La aproximativ 4 şi 30, zborul 42 al companiei Braniff Airlines m-a chemat pe o frecvenţă VHF** de 134,75 şi m-a întrebat dacă există vreun avion pe culoarul său de zbor. Fusesem momentan distras de o convorbire cu solul şi, când am isprăvit (10-15 secunde), am privit ecranul radar şi am observat la stânga lui Braniff 42 o ţintă care se îndrepta spre est pe culoarul aerian 6, rezervat avioanelor cu reacţie, cam la 5 mile de poziţia lui de la ora 11.

L-am informat pe Braniff 42 că nu aveam niciun zbor prevăzut în vecinătatea lui, dar că radarul a detectat o ţintă neclară dincolo de poziţia lui de la ora 10; totuşi, ţinta nu reacţiona la transponder şi se afla, probabil, în zona de joasă altitudine (24.000 picioare sau mai puţin). Braniff 42 m-a informat că obiectul nu putea fi la o altitudine joasă, pentru că se afla mai sus ca el şi cobora spre altitudinea lui, care era de 33.000 de picioare...

Nu ştiam deloc ce explicaţie să dau faptului şi l-am informat, la rândul meu, că în momentul acela aveam numai două avioane sub control zborul lui şi un zbor American Airlines, cam la 20 de mile în urma lui. L-am întrebat pe Braniff 42 dacă ar putea să-mi descrie obiectul, socotind că ar putea fi un avion experimental al aviaţiei militare, sau poate un aparat de tip U-2. Braniff 42 m-a informat că, orice ar fi fost, nu era un avion, că obiectul emitea o lumină

* Federal Aviation Administration

** Very High Frequency. frecvenţă foarte înaltă

strălucitoare de culoare alternativ albă, verde și roșie, și că tocmai în acel moment se îndepărta. În acelașit timp, zborul American Airlines din spatele lui Braniff, care transmitea pe aceeași frecvență, l-a întrebat pe Braniff dacă avea luminile de aterizare aprinse. Braniff a răspuns negativ.

Chiar dacă Braniff 42 ar fi avut luminile de aterizare aprinse, avionul care-l urma n-ar fi văzut decât o licărire slabă, pentru că se aflau la o distanță de 20 de mile unul de altul și mergeau în aceeași direcție! Ceea ce după mine înseamnă că avionul lui American Airlines a văzut același obiect strălucitor. Când l-am întrebat dacă ar putea să-mi dea detalii în plus, s-a eschivat politicos. Majoritatea piloților știu că în cazul unei observații OZN oficiale ei trebuie (sau se presupune că trebuie) să prezinte un raport complet, când ajung pe sol. Iar raportul, după câte înțeleg, este ceva destul de " plicticos".

Am luat legătura cu Braniff 42 și i-am spus că am văzut ținta venind spre el de la o distanță de opt-zece mile, din direcția poziției lui de la ora 10 și că, ajungând cam la trei mile, a virat spre stânga și s-a întors către nord-vest, de unde venise, Braniff 42 a confirmat și a adăugat că obiectul efectua o manevră de coborâre, cam la 20ș deasupra orizontului.

Așa cum am declarat, cred că experiența mea trecută este grăitoare prin ea însăși și știu ce am vazut; și sunt sigur că pilotul lui Braniff 42 nu a avut halucinații. ținta se deplasa cam cu 1000 de mile pe oră și a efectuat un viraj de 180ș într-o zonă de cinci mile, ceea ce n-ar putea să facă niciunul dintre avioanele pe care le-am urmărit pe ecranul radar și am urmărit aparate B-58 zburând cu o viteză supersonică, toate tipurile de avioane civile cu reacție zburând cu viteză maximă și chiar avioane SR-71, a căror vitexă normală este de peste 1500 de mile pe oră.

Doctore, astfel se încheie declarația mea. Alătur o diagramă cu localizarea geografică a avioanelor și a obiectului."

O interpretare cu totul diferită a fost dată de căpitanul avionului companiei American Airlines, într-o scrisoare adresată Proiectului Blue Book:

„N-am dat nici o importanţţă incidentului; mi s-a părut că a fost doar un aeroplan aflat la oarecare distanţă şase sau opt mile care şi-a aprins luminile de aterizare şi le-a atins după 3 sau 4 minute.

L-am întrebat pe operatorul radar dacă detectase vreo ţintă la poziţia mea de la ora 9 sau 10 şi mi-a răspuns că nu, iar eu am spus: «Ei bine, este totuşi una acolo». Nu mi-am închipuit că avea s-o transforme într-un raport OZN.

Nu m-am mai gândit la asta. Presupun că era o misiune de aprovizionare în zbor cu combustibil, a Forţelor Aeriene. Continui să cred că a fost doar un avion cu luminile de aterizare aprinse."

Mărturia controlorului traficului aerian combinată cu cea a căpitanului avionului Braniff este *verosimilă,* în timp ce declaraţia superficială a pilotului de la American Airlines nu este. E de neconceput ca o misiune de aprovizionare în zbor cu combustibil a Forţelor Aeriene, care implică cel puţin două avioane, să se fi desfăşurat la 6 sau 8 mile în faţa unui avion de linie, într-un culoar aerian rezervat avioanelor cu reacţie comerciale. O misiune de aprovizionare în zbor necesită întotdeauna multe lumini. De ce l-ar fi întrebat pilotul de la American Airlines pe cel al avionului Braniff dacă avea luminile de aterizare aprinse, mai ales că acesta din urmă se afla la multe mile în faţa lui şi se îndrepta în direcţia opusă? apoi, atât Braniff cât şi controlorul au situat obiectul la poziţia de la ora 10 a avionului Braniff şi, astfel, în faţa lui Braniff, care el însuşi se afla la o distanţă de 20 de mile în faţa avionului companiei American Airlines.

Totuşi, pilotul de la American Airlines a spus că a văzut ceva la poziţia lui de la ora 10 şi, dacă luminozitatea l-a împiedicat să aprecieze just distanţa şi l-a făcut să plaseze obiectul mult mai aproape de el, deci aparent în spatele

avionului Braniff, aceasta nu ar explica totuși poziția de la ora 10. Și încă o dată, dacă obiectul se afla la câteva zeci de mile în *spatele* avionului Braniff, de ce l-a întrebat pe acesta dacă avea luminile de aterizare aprinse?

Deoarece proiectul Blue Book s-a întemeiat pe mărturia pilotului de la American Airlines și n-a făcut nimic ca să lămurească lucrurile prin obținerea unor depoziții din partea controlorului de traffic aerian, din partea piloților avioanelor Braniff și American Airlines, acest caz și multe asemenea lui nu oferă suficiente date științifice și nu constituie dovezi convingătoare.

Tot ce se poate spune de fapt despre cazurile radar-vizuale este că, frecvent, persoane demne de încredere de la posturile radar și de la posturile de observație vizuală (controlori ai traficului aerian, piloți etc.), posturi care cer calități deosebite, sunt de acord că întâmplări extrem de bizarre au fost detectate simultan, atât visual, cât și cu ajutorul radarului. Dar care au fost ordinea și durata exactă a evenimentelor, traiectoriilor exacte, accelerațiile, natura precisă a impulsurilor luminoase radar și în ce măsură concordă declarațiile diferiților observatori în ceea ce privește detaliile.

Toți acești factori rămân, din păcate, necunoscuți și vor continua să rămână astfel în viitoarele cazuri radar-vizuale (și în alte categorii), dacă fenomenul OZN nu se va bucura de o considerație științifică și dacă nu vor fi efectuate investigații minuțioase, într-o manieră responsabilă.

În ceea ce privește prototipul cazului radar-vizual, se poate spune că operatorul radar observă pe ecranul său un impuls luminos care, afirmă el, este bine definit, asemănător tipului de impuls dat de un avion de mari dimensiuni, nu este rezultatul unei funcționări defectuoase și nu amintește de „fenomenele meteorologice". O observație vizuală se referă în mod obișnuit la o lumină, sau poate la o formație de lumini, cu totul nefamiliare observatorului, care în general numai sugerează (dacă este cazul) un obiect vag conturat de strălucirea luminilor.

Vitezele sunt invariabil mari, dar combinaţiile de viteză mare, într-un moment, şi de planare în altul nu sunt rare. Inversarea direcţiei mişcării şi virajele strânse, fără să ajungă la 90ş sunt caracteristice cazurilor radar-vizuale.

Virtual, toate cazurile radar-vizuale au loc în timpul nopţii, un lucru care ar putea fi considerat ca o dovadă incontestabilă împotriva existenţei reale a ţintelor. Dar noi examinăm datele şi dovezile aşa cum au fost raportate de observatori, nu cum presupunem că ar trebui să fie văzute. În categoriile întâlnirilor de aproape, observaţiile diurne au loc cu o frecvenţă considerabilă.

Un exemplu interesant de caz radar-vizual, care contribuie de conturarea prototipului şi care ilustrează indiferenţa disprețuitoare a Proiectului Blue Book faţă de principiile cercetării ştiinţifice, s-a petrecut în New Mexico, la 4 noiembrie 1957, chiar înaintea celebrului caz de întâlnire de aproape de la Levelland, Texas. Ofiţerul care a redactat raportul, un locotenent-colonel al forţelor aeriene, a spus despre acest caz:

„Opinia ofiţerului care a redactat raportul este că acest obiect ar fi putut fi un avion neidentificat, înşelându-se poate în alegerea pistei de aterizare de la baza Forţelor Aeriene din Kirtland. Temerile acestei opinii sunt:

1. Observatorii sunt socotiţi competenţi şi demni de încredere, iar investigatorul consideră că au văzut cu adevărat un obiect pe care n-au putut să-l identifice.

2. Obiectul a fost detectat pe un ecran radar de un operator competent.

3. Obiectul nu corespunde criteriilor de identificare valabile pentru orice alt fenomen."

Aşadar, observatorii erau demni de încredere, operatorul radar competent şi obiectul n-a putut fi identificat: deci era un *avion!* În faţa unor astfel de raţionamente, ne putem întreba dacă ar fi vreodată posibil să descoperim existenţa unor noi fenomene empirice în vreun domeniu de experienţă umană.

Raportul asupra acestui incident sună astfel în fișierul Blue Book:

„DESCRIEREA OBSERVAȚIEI DE CĂTRE MARTORI. La 4 noiembrie, 10 h 45 [timpul local] ambii martori erau de serviciu, singuri, în turnul de control de la baza Forțelor Aeriene din Kirtland, New Mexico; acest turn are o înălțime de peste 100 de picioare. Unul dintre controlori a privit în sus ca să verifice condițiile de nebulozitate și a observat o lumină albă deplasându-se către est cu 150-200 mile pe oră, la o înălțime de aproximativ 1500 de picioare, pe Victor 12 [un culoar aerian de joasă înălțime].

Martorul a telefonat atunci stației radar și i-a cerut să identifice obiectul. Operatorul radar a raportat că obiectul se afla la aproximativ 90^0 azimut față de observator; el a dispărut la 180^0 azimut față de observatorul din turn.

Obiectul a trecut oblic pe deasupra capătului estic al pistei 26, în direcția sud-vest, și a intrat într-un picaj abrupt. Unul dintre martori a încercat să intre în legătură radio cu ceea ce credea că este un avion necunoscut, care nu știa pe ce pistă să aterizeze. Un Logair C-46 tocmai ceruse instrucțiuni pentru aterizare. Obiectul a fost observat apoi cu binoclul și părea să aibă «forma unui automobil în poziție verticală». Înălțimea lui a fost apreciată la 15-18 picioare.

În partea de jos a obiectului se vedea o lumină albă. Obiectul și-a micșorat viteza cam la 50 de mile pe oră și a dispărut după un gard în «Drumheat», o zonă interzisă, puternic luminată de reflectoare, care se află cam la o jumătate de milă de turnul de control. Apoi a reapărut, îndreptându-se către est, și unul dintre martori i-a trimis o lumină verde din turn, socotind că ar putea fi un elicopter în pericol. În acel moment, obiectul era la o înălțime de 200-300 picioare; a virat în direcția sud-est, s-a înălțat brusc cu o viteză ascensională evaluată la 4500 picioare pe minut și a dispărut. Martorul a declarat că obiectul se înalța ca un «avion cu reacție», mai rapid decât orice elicopter. (Viteza ascensională este cea estimată de martor).

Deşi la o înălţime destul de mare erau nori răzleţi, vizibilitatea era bună. Viteza vânturilor la sol varia de la 10 la 30 de noduri. Martorii au observat obiectul timp de 5 sau 6 minute, cam jumătate din acest timp cu ajutorul binoclurilor."

Ofiţerul Forţelor Aeriene care a redactat raportul a declarat:

„Ambii martori, interogaţi simultan, au dat răspunuri identice la toate întrebările şi au făcut o descriere identică a observaţiei. Ambii păreau să fie oameni serioşi şi echilibraţi, cu o inteligenţă mult deasupra celei medii şi cu un temperament perfect adaptat cerinţelor meseriei de operator în turnul de control.

Deşi întru totul dispuşi să coopereze şi gata să răspundă la orice întrebare, ambii martori păreau uşor stânjeniţi de faptul că nu puteau să identifice, sau să ofere o explicaţie asupra obiectului pe care erau ferm convinşi că l-au văzut. După părerea celui care i-a interogat, ambii martori sunt cu totul competenţi şi demni de încredere."

Ce a declarat operatorul radar separat din punct de vedere fizic de observatorii vizuali că a văzut pe ecran? Următoarea comunicare teleimprimată arată că declaraţia lui concordă întru totul cu observaţia vizuală, cu excepţia felului în care a dispărut obiectul. Observatorii vizuali au declarat că el a urcat brusc spre sud-est; raportul radar arată că obiectul a dispărut spre nord-vest, cam la zece mile de staţia radar. Este poate o contradicţie, dar e posibil şi ca radarul să fi păstrat obiectul pe ecranul său mult mai mult timp decât l-au urmărit observatorii vizuali. Raportul radar afirmă:

„Observatorului i s-a cerut de către operatorul din turn să identifice obiectul aflat lângă capătul de est al pistei est-vest. Obiectul era la un azimut aproximativ de 90° [est] faţă de observatori. Obiectul a dispărut la un azimut de 180° [sud] faţă de observatori. Obiectul a fost mai întâi văzut aproape de limita de est a bazei Forţelor Aeriene din Kirtland, având

direcția de zbor est sud-est, apoi s-a întors, zburând în direcția opusă, spre vest, și s-a îndreptat către stația de frecvențe joase [să fie aceasta totuna cu «Drumhead»?], unde obiectul a început să se rotească. De la stație, obiectul a luat-o către nord-vest cu mare viteză și a dispărut la aproximativ 10 mile de observatori."

Raportul radar adaugă ceva nesemnalat de observatorii vizuali:

„Cam la 20 de minute de la dispariție [a obiectului necunoscut] un avion C-46 nr. 4718 N al Air Force a decolat în direcția vest, efectuând un viraj spre stânga; în momentul acela, observatorul a îndreptat antena radar spre sud și a văzut obiectul [probabil același obiect necunoscut] deasupra reperului exterior, cam la 4 mile sud de pista nord-sud.

Obiectul s-a îndreptat spre nord cu mare viteză; cam la o milă sud de pista est-vest a virat brusc spre vest și a început sa-i urmărească pe C-46. Obiectul a păstrat o distanță de aproximativ o jumătate de milă de C-46, zburând spre sud aproximativ 14 mile. Apoi obiectul s-a îndreptat spre nord și a planat deasupra reperului exterior aproximativ un minut și jumătate și a dispărut apoi de pe ecran. Durata totală a observației radar: 20 de minute [față de cele 4 sau 5 minute de observație vizuală]".

Ce se poate spune despre un caz radar-vizual ca acesta? Concordanța fundamentala dintre raportul radar și cele vizuale și competența celor trei observatori înlătura, după părerea mea, orice suspiciune de miraj, false ecouri radar etc. *Ceva* s-a aflat cu siguranță acolo. Dacă a fost un avion obișnuit, ne putem întreba cum se face că cei doi observatori vizuali, având un total de 23 de ani de experiență în turnul de control, nu au fost în stare, *împreuna*, să-l recunoască, în condiții de buna vizibilitate.

Chiar daca n-ar exista confirmarea radar asupra mișcării încete si rapide a obiectului, sau doar a prezenței unui obiect

necunoscut, ar trebui să se răspundă acestei întrebări. Descrierea aspectului pe care-l avea obiectul văzut prin binoclu „ca un automobil în poziţie verticală" ar cere de asemenea o explicaţie.

Lipsa unei anchete aprofundate aparentele nepotriviri între radar şi observatorii vizuali, în ceea ce priveşte dispariţia obiectului, ar fi trebuit verificate şi ar fi trebuit de asemeni întreprinsă o documentare mult mai amănunţită asupra întregului incident conjugată cu aplicarea teoremei Blue Book a dus inevitabil la concluzia că era vorba de un avion rătăcit; singura soluţie posibila pentru Proiectul Blue Book.

Deşi se pretează mai bine la investigaţie decît rapoartele OZN din primele două categorii examinate de noi, rapoartele radar-vizuale reprezintă o anumita sfidare pentru cercetător. Două cazuri clasice, cercetate atât de amănunţit pe cât e posibil după trecerea mai multor ani de către regretatul Dr. James McDonald, au fost înfăţişate în „Flying Saucer Review"* şi, respectiv, în „Astronautics and Aeronautics"**. Nu e nevoie, deci, să fie prezentate aici în amănunt. Unul a avut loc la 17 iulie 1957, la Lakenheath, Anglia.

Cazul Lakenheath a implicat doi operatori independenţi unul de altul, de la două posturi radar terestre, un pilot militar şi un operator de la un turn de control. El a constituit obiectul unor investigaţii cu totul superficiale, atât din partea Proiectului Blue Book, cât şi a Comitetului Condon, ale cărui concluzii merita totuşi să fie citate:

„În rezumat, acesta este cazul cel mai bizar şi mai neobişnuit din dosarele cazurilor radar-vizuale. Comportarea

* Vol. 16, Nr. 2, martie/aprilie 1970, pag. 9-17

** Numerele din iulie şi sepembrie 1971. Suncomitetul OZN al A.I.A.A. (American Institue of Aeronautics and Astronautics), după ce a publicat *Aprecieri asupra problemei OZN* (noiembrie 1970), în care conchidea că fenomenul OZN merită să fie studiat ştiinţific, a anunţat că, din când în când, va publica în revista institutului cazuri OZN, astfel încât cicitorii să-şi poată forma singuri o opinie. Cazul Lakenheath, studiat de Dr. McDonald, a fost unul dintre acestea.

aparent rațională, inteligentă a OZN-ului sugerează o invenție mecanică de origine necunoscută drept cea mai probabilă explicație a observației". Dar apoi „bunul simț" vine în ajutor: „Totuși, având în vedere inevitabila putință de a greși a martorilor, nu pot fi cu totul excluse explicații mai convenționale ale acestui raport".

Raportul nu sugerează ce explicații convenționale ar putea lămuri cazul. Într-o altă secțiune a Raportului Condon, cazul este discutat din nou, făcându-se această afirmație nesatisfăcătoare: „În concluzie, deși explicațiile convenționale sau naturale nu pot fi, desigur, excluse, probabilitatea lor pare mică în acest caz și probabilitatea ca măcar un OZN autentic să fi fost implicat pare să fie foarte mare".

Raportul Condon nu adaugă nimic și nu propune nici o explicație despre ceea ce ar putea fi acest „OZN autentic".

Firește, probabilitățile nu înseamnă dovezi. Totuși, când în cursul cercetărilor OZN se întâlnesc *multe* cazuri, fiecare oferind o mare probabilitate ca „o observație empirică într-adevăr nouă" să fi fost implicată, probabilitatea ca un fenomen nou să *nu* fi fost observat devine foarte mică și se micșorează și mai mult când numărul cazurilor crește. Atunci, șansele de a fi fost vorba de ceva cu adevărat nou *sunt* foarte mari și orice jucător n-ar ezita nicio clipă să parieze pe ele o sumă frumoasă.

Acest aspect merită o atenție deosebită. Orice caz OZN luat în sine, fără a se ține seama de datele acumulate în întreaga lume (presupunând că acestea au fost trecute prin „filtrul OZN"), poate fi respins aproape întotdeauna pe considerentul că, în acel caz particular, au existat un număr neobișnuit de împrejurări de o probabilitate redusă (dar lucruri stranii și coincidențe de o probabilitate extrem de redusă au loc uneori). Însă când astfel de cazuri se acumulează într-un număr mare, nu mai este corect din punct de vedere științific să aplici raționamentul care se aplică unui caz izolat.

Şansa ca un caz OZN investigat amănunţit, cu martori excelenţi, să se datoreze unei percepţii greşite este neîndoielnic foarte mică, dar nu inexistentă. Totuşi, nu este logic să aplici aceeaşi argumentare unei colecţii impozante de cazuri similare, deoarece probabilitatea combinată ca ele, *toate* să fi fost percepţii greşite este comparabilă cu probabilitatea ca, dacă o monedă aruncată în sus cade o dată pe muche, să cadă pe muche ori de câte ori va fi aruncată.*

Al doilea caz clasic este rezumat în introducerea articolului din „Astronautics and Aeronautics":

„Un avion RB-47 al forţelor aeriene, înzestrat cu aparatură electronică de contramăsuri (ECM) şi având un echipaj format din şase ofiţeri, a fost urmărit de un obiect neidentificat pe o distanţă de mai bine de 700 mile, timp de o oră şi jumătate, pe când zbura din Mississippi prin Louisiana şi Texas, până în Oklahoma.

Obiectul a fost văzut de mai multe ori de echipajul din cabina de comandă ca o lumină strălucitoare, urmărit de radarul de la sol şi detectat de aparatele de control ECM de la bordul lui RB-47. De un interes deosebit sunt momentele de apariţie şi dispariţie simultană a obiectului pe toate cele 3 «canale», precum şi rapiditatea manevrelor, care depăşea experienţa anterioară a echipajului."

Un caz radar-vizual pe care Comitetul Condon nu l-a examinat şi de care probabil nu avea cunoştinţă respins de Blue Book pe motivul că nu conţine „date suficiente" (deşi nu s-a făcut nici o încercare de a se obţine date suplimentare)

* Se poate obiecta, pe drept cuvânt, că argumentul de mai sus este suspicios, în măsura în care nu putem atribui o valoare numerică de probabilităţi şanselor ca un raport dat să nu fie rezultatul unei percepţii greşite. Analogia este justificată numai în măsura în care cineva se simte îndreptăţit să spună, aşa cum o face Raportul Condon explicit pentru un caz particular şi implicit pentru mai multe altele, că există o mare probabilitate ca măcar un OZN să fi fost autentic şi, deci, că probabilitatea ca această observaţie să se fi datorat unei percepţii greşite era foarte mică, din punct de vedere numeric.

și considerat „avion" a fost raportat de pe o navă militară din Filipine. Observația a avut loc la 5 mai 1965. Citez din raportul oficial:

„La ora 9 și 10 minute în punctul aflat la 20°22' latitudine nordică și 135° 50' longitudine estică, ruta 265, viteza 15 noduri, timonierul de la prova a raportat despre ceea ce credea el că este un avion relevment 000, poziție unghiulară 21. Prin binoclu au fost observate trei obiecte foarte apropiate unul de altul; unul era de mărimea întâi, celelalte de mărimea a doua. Obiectele se deplasau cu o viteză extrem de mare, înaintând spre navă la o altitudine nedeterminată. La ora 9 și 14 minute, patru ținte mobile au fost delectate de radarul de detecție aeriană SPS-6C la distanța de peste 22 de mile și urmărite timp de 6 minute. Când au ajuns deasupra navei, obiectele au alcătuit o formație circulară chiar la verticala ei și au rămas acolo aproximativ 3 minute. Această manevră a fost observată atât vizual, cât și pe ecranul radar.

Obiectul strălucitor care a planat deasupra postului de la tribord a provocat un ecou mai puternic pe ecranul radar. Obiectele și-au schimbat de mai multe ori direcția de zbor în timpul observației, lucru confirmat atât vizual, cât și prin radar, și au fost urmărite la viteze mai mari de 3000 (trei mii) de noduri. Au fost chemate prin IFF* dar nu s-a primit răspuns. După manevra de planare, care a durat trei minute, obiectele au pornit spre sud-est cu o viteză extrem de mare. Evoluțiile descrise mai sus au fost observate de CO [ofițerul comandant], de tot echipajul de pe pasarelă și de o mare parte a personalului de pe puntea superioară."

Nava din Filipine a adăugat următoarele, pentru a demonstra capacitatea de observație a echipajului său:

„În perioada 5-7 mai, între orele 18 și 20, au fost

* Identification Friend or Foe: dispozitiv radar de identificare a avioan elor proprii sau inamice în sistemul NATO.Similar există sistemul rusesc NRZ

observate mai multe obiecte. Toate aceste obiecte au caracteristicile unui satelit, inclusiv viteza și aspectul. Aceste observații sunt raportate pentru a arăta că a fost o diferență notabilă ca viteză și manevrare între acești sateliți neîndoielnici și obiectele descrise mai sus."

Raportul se poate cu greu numi științific. Am vrea să știm ce înseamnă aceste „viteze extrem de mari" și, fiind vorba de viteze atît de mari, cum a putut radarul să le urmărească un timp atât de îndelungat, de șase minute. Cele șase minute includ și cele trei minute de planare, sau nu? Ce fel de ecouri au fost observate pe ecranul radar? Ce schimbări de direcție au fost efectuate și cu ce accelerație unghiulară? Iar când obiectele „au alcătuit o formație circulară chiar la verticala navei", au rămas staționare? Oscilau, se deplasau înainte și înapoi? Blue Book ar fi trebuit să cerceteze astfel de probleme.

Martorii cazurilor radar-vizuale se numără printre observatorii cu cea mai bună pregătire tehnică dintre cei care au raportat o experiență OZN, dar cuvintele lor trădează adesea aceeași exasperare și neputință de a înțelege care-i cuprind pe cei mai puțin pregătiți. În cazul Lakenheath, operatorul radar i-a cerut pilotului interceptorului Venom să confirme că OZN-ul a început să-l urmărească îndeaproape, ca și cum ar fi simțit nevoia să-și confrunte cu cineva uluitoarele sale observații. Pilotul a confirmat și a precizat că era „incapabil să scape de ținta care-l urmărea", a cerut ajutor și a remarcat: „Cea mai clară țintă pe care am văzut-o vreodată pe un ecran radar".

O relatare a unei observații radar-vizuale făcută de căpitanul unui avion de linie Trans-Texas ilustrează nu numai prototipul acestor cazuri, dar și, încă o dată, reticența mereu prezentă, mai ales a persoanelor cu pregătire tehnică, în raportarea unui OZN. Membrul Escadronului de Informații nr. 4602 al Forțelor Aeriene, care a interogat pilotul în acest caz și a redactat raportul pentru Blue Book, scria:

„Martorul ezita sa vorbească despre obiect, părând oarecum neliniștit că este anchetat în legătură cu observația. El considera ca n-a contribuit la nașterea raportului preliminar decât prin întrebarea pusă stației (radar) AC&W, dacă e însoțit de ceva în zborul său. După explicația pe care i-a dat-o investigatorul, el s-a arătat gata să colaboreze și trebuie considerat demn de încredere."

Iată raportul original Blue Book:

„Descrierea observației făcută de martor: un obiect a fost văzut în cursul unei decolări de pe aeroportul Shreveport, din Louisiana, la aproximativ 20.30 CST*, la 3 iunie 1957. Altitudinea obiectului era de aproximativ 400 de picioare, când a fost văzut prima dată. Martorul a declarat că turnul de control i-a atras atenția asupra obiectului, care avea aspectul unei lumini mici. Luminile de aterizare ale avionului martorului au fost aprinse și stinse, iar obiectul a răspuns cu o lumină foarte strălucitoare îndreptată asupra avionului.

Apoi obiectul a început să urce, cu mare viteză, pornind dintr-o poziție aparentă de planare. În acest timp, a fost observat și un alt obiect, la aproape aceeași înălțime și având înfățișarea primului obiect. Martorul a declarat că a luat atunci legătura cu turnul de control, ca să întrebe dacă le vedea pe amândouă. Turnul le vedea pe amândouă, prin binocluri. Apoi obiectele s-au deplasat paralel cu avionul martorului, cam cu aceeași viteză de 110 noduri, dar la o înălțime mai mare. La Converse, Louisiana, obiectele îi însoțeau încă, astfel că martorul s-a decis să cheme GOATEE [stația radar] ca să se informeze dacă și ei prinseseră obiectul cu arma lor [sic]. S-a primit un răspuns afirmativ.

Martorul a comparat dimensiunea și aspectul obiectelor cu acelea ale unei stele; totuși, el a menționat că, la un moment dat, a putut să vadă silueta obiectelor, dar n-a putut să facă o declarație precisă în acest sens."

* Central standard time – ora centrală standard

Când a fost interogat, copilotul a confirmat întru totul declaraţia pilotului, dar a declarat că obiectul se afla la 1000 de picioare înălţime şi la o jumătate de milă distanţă, când a fost văzut prima dată.

El a spus că lumina se deplasa sub un unghi de 170°, în timp ce se ridica la o înălţime de aproximativ 10.000 de picioare, cu o viteză considerabilă, după care a părut că-şi menţine relativ aceeaşi poziţie, timp de o oră, faţă de avionul martorului. El a declarat, de asemeni, că staţia radar a raportat că a detectat două obiecte la 9700 picioare înălţime.

Scurtele declaraţii ale celor doi piloţi şi răspunsul staţiei radar ne decepţionează, fiind nesatisfăcătoare şi incomplete. Proiectul Blue Book înregistrează cazul ca „neidentificat", dar, ca de atâtea ori înainte şi după acest incident, natura necunoscută a cauzei lui n-a constituit un îndemn pentru cercetare şi pentru o anchetă serioasă. OZN-ul a fost identificat în mod satisfăcător ca *neidentificat.*

Obiectul fiind observat timp de aproximativ o oră, dacă raportul este corect, o investigaţie amănunţită şi conştiincioasă ar fi putut stabili, fără îndoială, dacă putea fi vorba despre perceperea greşită a unor obiecte naturale de către pilot, copilot, observatorii din turn şi, probabil, de către operatorul radar, deşi niciodată au s-a stabilit cu certitudine dacă radarul a detectat într-adevăr obiectele observate vizual. Firește, dacă radarul nu a reperat obiectele observate vizual, ne putem întreba ce anume a apărut pe ecran.

Cazurile descrise până acum servesc în mod adecvat la stabilirea prototipului categoriei radar-vizuale. Cazurile *bune* radar-vizuale, investigate cum se cuvine, sunt rare. Totuşi cele care există nu pot fi înlăturate cu uşurinţă. Cazul la care m-am referit, implicând un RB-47 şi descris pe larg în „Astronautics and Aeronautics" din iulie 1971, se numără, fără îndoială, printre cele care trebuie privite cu seriozitate, ca ilustrând un fenomen incontestabil straniu. Este imposibil să-l consideri drept rezultat al unei percepţii greşite, sau al

unei funcționări defectuoase a radarului, sau efect al unei propagări anormale.

Această întâlnire radar-vizuală a avut loc la 17 iulie 1957, în timpul zborului unui avion special, electronic, prin Mississippi, Louisiana, Texas și Oklahoma. N-a fost în niciun caz un eveniment localizat și de scurtă durată; el a implicat echipaje terestre și aeriene, și mai multe instalații radar.

Mai devreme, în același an, la 13 februarie 1957, un caz radar-vizual a avut loc la baza Forțelor Aeriene din Lincoln, în Nebraska. Rezumatul Blue Book arată:

„Obiectele au fost observate vizual de trei operatori de control aerian și de directorul operațiunilor, care se afla în oraș ca să supravegheze o misiune de zbor. Obiectele au fost de asemeni observate pe ecranele radar de NCOIC și GCA (două stații radar distincte). Obiectele au fost observate timp de trei, cinci minute... Obiectele se aflau cam la 5 sau 6 mile în spatele unui avion de linie și se deplasaau de două ori mai repede... Unul dintre obiecte s-a scindat în două și altul a făcut un viraj de 180 de grade. Interogarea prin IFF n-a dat niciun rezultat.

Estimarea vizuală a dimensiunilor obiectelor era imposibilă, dar operatorul radar a declarat că ecoul de pe ecranul său avea cam aceeași mărime cu acela al unui avion B-47. Obiectele păreau că staționează, apoi au pornit brusc cu mare viteză și au dispărut."

Aplicând teorema sa standard, Blue Book a etichetat observația: „probabil balon" și „probabil avion".

ANEXA III

CUM SĂ NE COMPORTĂM LA O „ÎNTÎLNIRE"

1. Mai întâi căutați un martor sau, mai mulți, care să confirme și să descrie fenomenul.

2. Dacă dispuneți de un aparat fotografic, faceți cât mai multe fotografii posibile, menționând dacă obiectul era la mare altitudine sau mai aproape de sol. Să nu vă faceți probleme dacă imaginile fotografiate sunt perfect clare sau nu, întrucât oricum ar fi, sunt utile.

3. Imediat după ce ați văzut obiectul, scrieți note cât mai complete despre cele văzute și despre ce vă reamintiți. Descrieți forma, culoarea, sensul de deplasare, dacă se auzea vreun zgomot sau nu. Scrieți numele și adresele unor eventuali martori.

4, Dacă O.Z.N.-ul a aterizat, fotografiați-l de la distanță și descrieți-l în scris. Dacă, după aterizare, a decolat ulterior, cercetați urmele eventual rămase și fotografiați-le, sau descrieți-le în scris. Nu deranjați aceste urme.

5. Pentru descriere folosiți Chestionarul din ANEXA III

6. Evitați pe cît posibil conractul direct

7. Trimiteți Chestionarul (un exemplu de opțiune) la adresa indicată în această carte.

ANEXA IV

CHESTIONAR O.Z.N.

1. Nume și prenume:
2. Adresa:
3. Profesia:
4. Calitatea vederii (normală, miop, presbit, alt eventual defect):
5. Data și durata observației (ziua, luna, anul, începută la ....., sfârșită la ....., în ore, minute, secunde):
6. Locul (țară, zonă, localitate, în apropiere de.....):
7. Poziția martorului (nelimitat decât de orizont sau de accidentele de teren ....., limitat de.....):
8. Cu ce a fost efectuată observația (cu ochiul liber sau cu ochelari, cu binoclu, lunetă, teodolit etc.):
9. Condițiile atmosferice (senin, înnorat total sau parțial felul și altitudinea norilor, ceața, ploaie, vizibilitate până la distanța de ....., temperatură cald, potrivit, răcoare etc):
10. Tăria și direcția vântului:
11. Unde a apărut obiectul (direcția și înălțimea față de orizontală pot fi luate ca puncte de reper Soarele, Luna, diferite forme de relief sau construcții):
12. Forma (de precizat dacă s-a schimbat în timpul observației): Culoarea (de precizat dacă s-a schimbat în timpul observației și în ce moment anume obiectul era staționar sau în mișcare):
13. Luminozitate (intensitatea și caracterul ei totală sau parțială, proprie sau reflectată etc):
14. Zgomotul (cu ce se aseamănă motor de avion, șuierat, zumzet etc):
15. Efecte (asupra motorului senzație de căldură sau de

frig etc; asupra animalelor prezente în zona de observaţie; asupra aparatelor electrice paraziţi, scoaterea parţială sau totală din funcţiune; orice alte efecte care pot fi puse în legătura cu O.Z.N.-ul):

16. Cum a evoluat obiectul (direcţia şi viteza mişcării sau mişcărilor staţionări, accelerări):

17. Cum a dispărut (îndepărtându-se, intrând în nori, ascuns de o formă de relief, stingându-şi lumina sau luminile, volatizându-se în văzduh etc.):

18. Dovezi materiale (urme pe sol în caz de aterizare sau apropiere de suprafaţa pământului, crengi rupte sau arse, fragmente, filme, fotografii):

19. Lucruri neprevăzute în chestionar:

20. Schiţa obiectului şi schiţa mişcării sale (indicaţi punctele de reper)

21. Dacă au fost mai multe obiecte încercaţi să le descrieţi pe toate, potrivit chestionarului.

22. Dacă au fost mai mulţi martori, fiecare este rugat să răspundă fără a se lăsa influenţat de opiniile celor din jur.

23. Precizaţi dacă sunteţi sau nu de acord ca numele dumneavostră să fie citat în legătură cu observaţia.

24. Nu e deloc obligatoriu să completaţi toate rubricile. Lăsaţi locul liber sau menţionaţi *„Nu-mi amintesc"* acolo unde este cazul.

N O T Ă : Chestionarul cît şi alte observaţii ce vi se par interesante le puteţi trimite la adresa :

FAN CLUB OZN
Căsuţa Poştală 79 32
Oficiul Poştal 79
Sector 2
Bucureşti